ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS316/R
30 de junio de 2010

(10-3375)

Original: inglés

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES

Informe del Grupo Especial

ICC SUPRIMIDA DONDE SE INDICA [***]

ICC suprimida donde se indica [***]

ÍNDICE

Página

LISTA DE ANEXOS XVIII

CUADRO DE ASUNTOS CITADOS EN EL PRESENTE INFORME XIX

I. INTRODUCCIÓN 1

A. RECLAMACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS 1
B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL 1
C. PROCEDIMIENTO DE ACOPIO DE INFORMACIÓN ESTABLECIDO EN EL ANEXO V DEL ACUERDO SMC 2
D. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL 2

II. ELEMENTOS DE HECHO 4

A. PRODUCTO EN LITIGIO 4
B. MEDIDAS EN LITIGIO 4

III. CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES SOLICITADAS POR LAS PARTES 8

A. ESTADOS UNIDOS 8
B. COMUNIDADES EUROPEAS 8

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES 9

A. CUESTIONES PRELIMINARES PLANTEADAS POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS 9
1. Argumentos de las Comunidades Europeas 9
a) Pertinencia de otros acuerdos internacionales relacionados con aeronaves 9
b) Extinción y extracción de las subvenciones 11
c) Ámbito temporal del Acuerdo SMC 18
2. Argumentos de los Estados Unidos 18
a) Pertinencia de otros acuerdos internacionales relacionados con aeronaves 18
b) Extinción y extracción de las subvenciones 19
c) Ámbito temporal del Acuerdo SMC 23
B. LA CUESTIÓN DE SI LA AYUDA PARA EMPRENDER PROYECTOS ES UNA SUBVENCIÓN EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO SMC 24
1. Argumentos de los Estados Unidos 24
a) La Ayuda para emprender proyectos como programa 24
b) La Ayuda para emprender proyectos es una contribución financiera a Airbus 26
c) La Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio a Airbus 27
d) La Ayuda para emprender proyectos es específica 28
e) Otras cuestiones 29
2. Argumentos de las Comunidades Europeas 30
a) Financiación por los Estados miembros como programa 31
b) Los Estados Unidos no han demostrado que un "programa" de financiación por los Estados miembros constituya una contribución financiera a Airbus 33
c) Los Estados Unidos no han probado que un "programa" de financiación por los Estados miembros otorgue un beneficio a Airbus 33
C. LA CUESTIÓN DE SI CADA UNA DE LAS CONCESIONES DE AYUDA PARA EMPRENDER PROYECTOS CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN ESPECÍFICA A AIRBUS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC 34
1. Argumentos de los Estados Unidos 34
a) Beneficio 34
b) A350 40
2. Argumentos de las Comunidades Europeas 40
a) Acuerdo de 1992 41
b) Razonabilidad de las previsiones 41

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

c) La referencia basada en los proveedores que comparten los riesgos propuesta por las CE y su crítica de la referencia propuesta por los Estados Unidos ... 42
d) Tasas de rendimiento ... 46
e) A350 ... 46
D. LA CUESTIÓN DE SI LA AYUDA PARA EMPRENDER PROYECTOS QUE AIRBUS HA RECIBIDO PARA EL A380, EL A340-500/600 Y EL A330-200 CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA ... 47
1. Argumentos de los Estados Unidos ... 47
a) A380 ... 47
b) A340-500/600 y A330-200 ... 48
c) Supeditación a las exportaciones ... 48
2. Argumentos de las Comunidades Europeas ... 54
a) Observaciones preliminares ... 54
b) No hay subvenciones supeditadas *de jure* a los resultados de exportación ... 59
c) No hay subvenciones supeditadas *de facto* a los resultados de exportación ... 60
E. LA CUESTIÓN DE SI MEDIANTE DETERMINADOS PRÉSTAMOS DEL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES SE SUBVENCIONÓ EL DESARROLLO DE LAS GRANDES AERONAVES CIVILES DE AIRBUS ... 63
1. Argumentos de los Estados Unidos ... 63
2. Argumentos de las Comunidades Europeas ... 67
F. LA CUESTIÓN DE SI LOS GOBIERNOS DE ALEMANIA, FRANCIA, EL REINO UNIDO Y ESPAÑA HAN SUBVENCIONADO A AIRBUS PROPORCIONANDO INFRAESTRUCTURA Y DONACIONES RELACIONADAS CON LA INFRAESTRUCTURA ... 71
1. Argumentos de los Estados Unidos ... 71
a) Supuestas subvenciones para infraestructura ... 71
i) Hamburgo ... 71
ii) Bremen ... 74
iii) Toulouse ... 74
b) Ayuda regional ... 75
i) Nordenham ... 75
ii) Broughton, Gales ... 75
iii) La Rinconada ... 76
iv) Illescas ... 76
v) La Rinconada ... 76
vi) El Puerto de Santa María ... 76
vii) Puerto Real ... 77
viii) El Puerto de Santa María ... 77
ix) Sevilla ... 77
x) Puerto Real ... 77
xi) Illescas ... 77
xii) La Rinconada ... 78
c) Infraestructura general ... 78
d) Especificidad de la ayuda regional ... 79
2. Argumentos de las Comunidades Europeas ... 80
a) Infraestructura general ... 81
b) Las medidas impugnadas no otorgan un beneficio ... 83
i) Hamburgo ... 83
ii) Bremen ... 85
iii) Toulouse ... 86
iv) Medidas de infraestructura regional ... 86
c) Especificidad de la ayuda regional ... 86
G. LA CUESTIÓN DE SI EL GOBIERNO DE ALEMANIA HA SUBVENCIONADO A AIRBUS A TRAVÉS DE SU DECISIÓN DE 1998 DE CONDONAR AL MENOS 7.700 MILLONES DE MARCOS ALEMANES DE DEUDA DE AIRBUS AL GOBIERNO ... 87
1. Argumentos de los Estados Unidos ... 87
2. Argumentos de las Comunidades Europeas ... 89

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

H. LA CUESTIÓN DE SI LA INVERSIÓN DE 1989 DEL GOBIERNO ALEMÁN EN DEUTSCHE AIRBUS O LA POSTERIOR TRANSFERENCIA DEL GOBIERNO ALEMÁN AL GRUPO DAIMLER DE SU PARTICIPACIÓN EN LA PROPIEDAD DE DEUTSCHE AIRBUS EN 1992 ES UNA SUBVENCIÓN ESPECÍFICA A AIRBUS 91
1. Argumentos de los Estados Unidos *91*
2. Argumentos de las Comunidades Europeas *92*
I. LA CUESTIÓN DE SI DETERMINADAS CONTRIBUCIONES DE CAPITAL Y LA TRANSFERENCIA DE 1998 DE LAS ACCIONES DE DASSAULT A AÉROSPATIALE SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS A AIRBUS SAS 94
1. Argumentos de los Estados Unidos *94*
2. Argumentos de las Comunidades Europeas *95*
J. LA CUESTIÓN DE SI LOS FONDOS PARA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO QUE LA COMISIÓN EUROPEA Y LOS ESTADOS MIEMBROS PROPORCIONAN A AIRBUS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS 97
1. Argumentos de los Estados Unidos *97*
a) Los Programas Marco de las CE 98
b) Financiación de Alemania 98
c) Financiación de Francia 99
d) Financiación del Reino Unido 99
e) Financiación de España 100
f) Cuantías pertinentes y especificidad 100
2. Argumentos de las Comunidades Europeas *102*
K. LA CUESTIÓN DE SI LAS SUBVENCIONES HAN CAUSADO EFECTOS DESFAVORABLES PARA LOS INTERESES DE LOS ESTADOS UNIDOS 105
1. Argumentos de los Estados Unidos *105*
a) Condiciones de competencia en el mercado de LCA 106
b) Producto subvencionado y producto similar 108
c) Período de referencia 110
d) Daño en el sentido del apartado a) del artículo 5 112
e) Perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos 114
i) Las LCA de Airbus subvencionadas han desplazado u obstaculizado las importaciones de LCA producidas en los Estados Unidos en el mercado de las CE *114*
ii) Las LCA de Airbus subvencionadas han desplazado u obstaculizado las exportaciones de LCA producidas en los Estados Unidos a mercados de terceros países *115*
iii) Las LCA de Airbus subvencionadas han subvalorado los precios y han dado lugar a una pérdida de ventas de LCA de Boeing *116*
iv) Boeing ha sido víctima de una contención de la subida de los precios y de una reducción de los precios en sus ventas de LCA en el mercado mundial *118*
v) Las subvenciones causan esos efectos desfavorables en el mercado *118*
vi) Conclusiones *125*
2. Argumentos de las Comunidades Europeas *127*
a) El Acuerdo de 1992 - "*Volenti non fit injuria*" 128
b) Período de referencia 129
c) Producto subvencionado y producto similar 135
d) Daño importante 138
e) Relación causal 142
i) Magnitud de la subvención *142*
ii) Las teorías estadounidenses de la relación causal *145*
La teoría estadounidense de la relación causal basada en el lanzamiento de productos en el pasado 146
La teoría estadounidense de la relación causal basada en los efectos del flujo de caja sobre los precios 150

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

Argumentos cumulativos estadounidenses por lo que respecta a la relación causal ... 152
iii) Perjuicio grave ... *152*
Eventos intermedios y factores de no atribución ... 153
Respuestas de las CE a las alegaciones de subvaloración de precios formuladas por los Estados Unidos ... 155
Argumentos de las Comunidades Europeas en respuesta a las alegaciones de pérdidas de ventas formuladas por los Estados Unidos ... 159
Respuestas de las CE a las alegaciones de desplazamiento u obstaculización formuladas por los Estados Unidos ... 162
Respuestas de las CE a las alegaciones relativas a la contención de la subida y la reducción de los precios formuladas por los Estados Unidos ... 168
f) Conclusiones ... 173

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS ... 175

A. AUSTRALIA ... 175
1. Los Acuerdos de 1979 y 1992 ... *175*
a) Los Acuerdos de 1979 y 1992 como legislación aplicable ... 175
b) Los Acuerdos de 1979 y 1992 como ayudas para la interpretación del Acuerdo SMC ... 176
2. Aplicabilidad del Acuerdo SMC a subvenciones anteriores a 1995 ... *177*
3. Supeditación de facto *a las exportaciones* ... *177*
4. Efectos desfavorables ... *180*
a) Cuestiones temporales que afectan a la alegación de existencia de efectos desfavorables formulada por los Estados Unidos ... 180
b) Relación causal ... 181
c) Magnitud de la subvención y metodología ... 181
d) Pertinencia de los conceptos "producto subvencionado" y "producto similar" ... 182
e) Caracterización por los Estados Unidos del "producto subvencionado" y el "producto similar" ... 182
f) Consideraciones jurídicas para determinar cuáles son el "producto subvencionado" y el "producto similar" ... 182
5. Infraestructura general ... *184*
6. Especificidad regional ... *185*
7. Extinción de las subvenciones ... *185*
8. Retiro de la subvención ... *185*
B. BRASIL ... 185
1. Introducción ... *185*
2. El Acuerdo SMC es aplicable en todos sus aspectos al sector de las aeronaves ... *186*
3. Las subvenciones otorgadas antes del 1º de enero de 1995 deben excluirse del alcance del presente procedimiento ... *187*
4. El hecho de que las CE no hayan cooperado en el proceso del Anexo V amenaza con socavar el procedimiento de solución de diferencias de la OMC y debe llevar a sacar conclusiones, incluidas conclusiones desfavorables, según proceda ... *188*
5. La "Ayuda para emprender proyectos" distorsiona gravemente los mercados de aeronaves y constituye una subvención específica ... *188*
6. El Grupo Especial debe evitar una interpretación restringida de la supeditación de facto *a las exportaciones* ... *190*
7. Los Estados Unidos han establecido una presunción prima facie *de que las subvenciones a Airbus causan efectos desfavorables o amenazan causarlos* ... *191*
C. CANADÁ ... 195
1. Introducción ... *195*

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

2. Supeditación de facto *a las exportaciones* *196*
3. Infraestructura *198*
4. Perjuicio grave *201*
a) Producto similar 201
b) La relación causal y el análisis agregado de los Estados Unidos 203
i) Agregación de las subvenciones *203*
ii) Agregación de subvenciones con independencia de cuándo se concedieron y gastaron *204*
iii) Agregación de programas de investigación y desarrollo *204*
iv) Los Estados Unidos no han demostrado la existencia de la relación causal que requiere el párrafo 3 del artículo 6 ..... *205*
5. Conclusión *206*
D. CHINA 207
1. Introducción *207*
2. La supeditación de facto *a las exportaciones en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC* *207*
3. El análisis de la no atribución en el contexto de alegaciones formuladas al amparo de los apartados a) y c) del artículo 5 ..... *208*
4. Conclusión *210*
E. JAPÓN 210
1. Las medidas de subvención que se hicieron efectivas antes del 1º de enero de 1995 están sujetas al Acuerdo SMC si otorgaron un beneficio desde esa fecha *210*
2. El Grupo Especial está facultado para tener en cuenta pruebas de cualesquiera efectos desfavorables subsistentes después de la fecha de su establecimiento *212*
3. La demostración de la existencia de una relación causal requiere un análisis detallado de los hechos pertinentes y los datos económicos *214*
4. El Grupo Especial está facultado para examinar supuestas subvenciones cuyos efectos desfavorables han dejado de existir *215*
5. Las transacciones en condiciones de libre competencia y al valor justo de mercado extinguen las supuestas subvenciones *216*
6. Las meras previsiones de exportación no son prueba de supeditación de facto *a las exportaciones* *217*
F. COREA 220
1. Introducción *220*
2. El criterio en materia de pruebas requerido para establecer una presunción prima facie *en una diferencia sobre subvenciones* *220*
a) El criterio jurídico para establecer una presunción *prima facie* 220
i) "Pruebas suficientes para demostrar" *220*
ii) Una presunción prima facie requiere la aplicación de un criterio más estricto que el previsto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD *220*
b) Otros factores relacionados con las presunciones *prima facie* 221
i) La dificultad que reviste recoger información para demostrar una argumentación *221*
ii) La obligación del Grupo Especial de investigar establecida en el artículo 13 del ESD no elimina la obligación de la parte de establecer una presunción prima facie *221*
iii) Resumen *221*
c) La norma de examen por el Grupo Especial con arreglo al artículo 11 del ESD 222
3. El sentido de las palabras "infraestructura general" que figuran en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC *222*
4. La interpretación del término "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC *222*
5. La supeditación de facto *a la exportación de las subvenciones, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC* *223*

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

VI. REEXAMEN INTERMEDIO 224

A. INTRODUCCIÓN 224
B. OBSERVACIONES GENERALES 224
1. Uso de la expresión "CE" *224*
2. Referencias específicas a Pruebas documentales ICC/ICSS *225*
3. Coherencia y exactitud en los nombres *226*
4. Texto en español o francés *227*
C. RESOLUCIÓN PRELIMINAR 227
1. Párrafo 7.46 ..... *227*
2. Párrafo 7.92 y nota 1613 ..... *228*
D. IDENTIDAD DEL SUPUESTO RECEPTOR DE LA SUBVENCIÓN Y TRANSFERENCIA, EXTINCIÓN Y EXTRACCIÓN DE LAS SUBVENCIONES 229
1. Párrafo 7.248 ..... *229*
2. Párrafo 7.275 y nota 1925 ..... *230*
3. Apéndice de la sección VII.E.1: historia empresarial de Airbus, párrafo 2 ..... *231*
4. Apéndice de la sección VII.E.1: historia empresarial de Airbus, párrafo 3 ..... *231*
5. Apéndice de la sección VII.E.1: historia empresarial de Airbus, párrafo 6 ..... *232*
E. LA SUPUESTA MEDIDA DE AEP/FEM PARA EL A350 232
1. Párrafo 7.300 ..... *232*
2. Párrafo 7.307 ..... *233*
F. LA CUESTIÓN DE SI CADA UNA DE LAS CONCESIONES INDIVIDUALES DE AEP/FEM PARA LOS MODELOS DE LCA A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600 Y A380 CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO SMC 234
1. Párrafo 7.374 y nota 2155 ..... *234*
2. Párrafo 7.375 ..... *235*
3. Cuadro 1 (después del párrafo 7.380) y nota 2172 ..... *235*
4. Párrafo 7.407 ..... *236*
5. Párrafo 7.409 ..... *237*
6. Párrafo 7.416 ..... *238*
7. Párrafo 7.426 ..... *240*
8. Párrafo 7.429 ..... *240*
9. Párrafos 7.430-7.464 ..... *241*
10. Párrafo 7.476 ..... *241*
11. Párrafo 7.483 ..... *241*
G. LA CUESTIÓN DE SI LA AEP/FEM EN CUANTO QUE PROGRAMA ES UNA SUBVENCIÓN EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO SMC 242
1. Párrafos 7.495 y 7.508 ..... *242*
2. Nota 2469 ..... *243*
3. Nota 2473 ..... *244*
4. Nota 2478 ..... *244*
H. LA CUESTIÓN DE SI LA AEP/FEM PARA EL A380, EL A340-500/600 Y EL A330-200 CONSTITUYE, EN CADA CASO, UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 3 DEL ACUERDO SMC 245
1. Segunda frase del párrafo 7.583 ..... *245*
2. Frases tercera, cuarta, quinta y última del párrafo 7.625; primera frase del párrafo 7.626; párrafo 7.627; y frases cuarta y quinta del párrafo 7.628 ..... *247*
3. Párrafo 7.633 ..... *251*
4. Segundo inciso del párrafo 7.645 y séptimo inciso del párrafo 7.655 ..... *251*
5. Cuarto inciso, puntos h) e i) del párrafo 7.655 ..... *252*
6. Párrafos 7.674-7.682 ..... *252*
7. Párrafo 7.677 ..... *254*
8. Párrafo 7.679 ..... *254*
9. Párrafos 7.690-7.710 ..... *255*

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

I. LA CUESTIÓN DE SI DETERMINADOS PRÉSTAMOS DEL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES A AIRBUS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC 256
1. Párrafos 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 y 7.875 256
2. Párrafo 7.753 y nota 3041 258
3. Párrafos 7.760 y 7.779 258
4. Párrafos 7.783, 7.791 y 7.793 259
5. Párrafos 7.733-7.833 260
6. Párrafo 7.966 260
7. Párrafos 7.983-7.984 y 7.987-7.989 261
8. Párrafos 7.983, 7.987 y 7.998 261
9. Párrafo 7.996 262
J. LA CUESTIÓN DE SI LOS GOBIERNOS DE ALEMANIA, FRANCIA, EL REINO UNIDO Y ESPAÑA HAN SUBVENCIONADO A AIRBUS PROPORCIONANDO INFRAESTRUCTURA Y DONACIONES RELACIONADAS CON LA INFRAESTRUCTURA 262
1. Párrafos 7.1012 y 7.1035 262
2. Párrafo 7.1036 262
3. Párrafo 7.1044, nota 3547 263
4. Párrafo 7.1059 264
5. Párrafo 7.1061 265
6. Párrafo 7.1080 265
7. Párrafo 7.1087 265
8. Párrafo 7.1086, nota 3652 266
9. Párrafo 7.1087, nota 3655 266
10. Párrafo 7.1120 267
11. Párrafo 7.1124 268
12. Párrafo 7.1131 268
13. Párrafo 7.1167, nota 3840 269
14. Párrafo 7.1171 270
15. Párrafo 7.1193 270
16. Párrafo 7.1227 y nota 3920 271
K. LA CUESTIÓN DE SI LA TRANSFERENCIA POR EL GOBIERNO ALEMÁN DE SU PARTICIPACIÓN EN LA PROPIEDAD DE DEUTSCHE AIRBUS AL GRUPO DAIMLER ES UNA SUBVENCIÓN ESPECÍFICA A AIRBUS 274
1. Párrafo 7.1235 274
L. LA CUESTIÓN DE SI EL GOBIERNO ALEMÁN HA SUBVENCIONADO A AIRBUS AL CONDONAR AL MENOS 7.700 MILLONES DE MARCOS ALEMANES DE DEUDA DE DEUTSCHE AIRBUS AL GOBIERNO 275
1. Párrafo 7.1302 y nota 4060 275
2. Párrafo 7.1304 276
3. Nota 4074 276
M. LA CUESTIÓN DE SI LAS APORTACIONES DE CAPITAL A AÉROSPATIALE POR EL GOBIERNO FRANCÉS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS 277
1. Párrafo 7.1315 277
2. Párrafo 7.1332 y nota 4125 278
3. Párrafo 7.1336 279
4. Párrafo 7.1364 279
N. LA CUESTIÓN DE SI LOS FONDOS PARA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO QUE LA COMISIÓN EUROPEA Y LOS ESTADOS MIEMBROS PROPORCIONAN A AIRBUS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS 280
1. Párrafo 7.1410 280
2. Tercera frase del párrafo 7.1413 y nota 4292 280
3. Párrafos 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 y 7.1443 281
4. Párrafos 7.1416-7.1445 282

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

5. Párrafos 7.1425, 7.1427, 7.1430, 7.1431, 7.1433, 7.1442, 7.1443 y 7.1445 283
6. Párrafos 7.1436, 7.1437 y 7.1439 284
7. Párrafo 7.1461 284
8. Párrafo 7.1481 285
9. Párrafos 7.1502, 7.1551 y 7.1552 286
O. EFECTOS DESFAVORABLES 286
1. Párrafo 7.1610 286
2. Párrafo 7.1664 286
3. Párrafo 7.1693, nota 4785 287
4. Párrafos 7.1741-1747 287
5. Párrafos 7.1762-7.1781 289
6. Párrafo 7.1773 293
7. Párrafo 7.1790 293
8. Párrafo 7.1856 294
9. Párrafo 7.1861 296
10. Párrafo 7.1863 296
11. Párrafo 7.1891 298
12. Párrafo 7.1893 299
13. Párrafos 7.1917-7.1918, 7.1919-7.1920, 7.1926-7.1927 y 7.1928 299
14. Párrafo 7.1952 299
15. Párrafo 7.1954 300
16. Párrafo 7.1958 301
17. Párrafo 7.1961 302
P. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN 303
1. Párrafo 8.6 303
Q. DESIGNACIONES ICC/ICSS 303
1. Nota 2158 y párrafo 7.410 303
2. Párrafos 7.426 y 7.483 (cuadros 5 y 7) 303
3. Párrafo 7.1916 304
4. Párrafo 7.1960 304

VII. CONSTATACIONES 305

A. INTRODUCCIÓN GENERAL 305
B. PRINCIPIOS PERTINENTES EN CUANTO A LA NORMA DE EXAMEN, LA INTERPRETACIÓN DE LOS TRATADOS Y LA CARGA DE LA PRUEBA 306
1. Norma de Examen 306
2. Principios pertinentes para la interpretación de los tratados 306
3. La carga de la prueba 306
C. RESOLUCIÓN PRELIMINAR 307
1. Introducción 307
2. Cuestiones relativas al ámbito temporal de la presente diferencia 308
a) Antecedentes 308
b) Artículo 5 del Acuerdo SMC 310
i) Argumentos de las Comunidades Europeas 310
ii) Argumentos de los Estados Unidos 313
iii) Argumentos de los terceros 314
iv) Respuestas de las partes a los argumentos de los terceros 316
v) Evaluación realizada por el Grupo Especial 317
c) Pertinencia del Acuerdo de 1992 entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos para el ámbito temporal del presente procedimiento 325
i) Introducción 325
ii) Argumentos de las Comunidades Europeas 328
El Acuerdo de 1992 como "derecho aplicable" 328
El Acuerdo de 1992 como "norma pertinente de derecho internacional" aplicable a la interpretación del Acuerdo SMC 328

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

El Acuerdo de 1992 como fuente de un *estoppel* contra los Estados Unidos 329
iii) Argumentos de los Estados Unidos *330*
El Acuerdo de 1992 como "derecho aplicable" 331
El Acuerdo de 1992 como "norma pertinente de derecho internacional" aplicable a la interpretación del Acuerdo SMC 332
El Acuerdo de 1992 como fuente de un *estoppel* contra los Estados Unidos 332
iv) Argumentos de los terceros *333*
v) Evaluación realizada por el Grupo Especial *334*
La "aplicación" del Acuerdo de 1992 334
El Acuerdo de 1992 como norma pertinente de derecho internacional aplicable a la interpretación del Acuerdo SMC 337
El Acuerdo de 1992 da lugar a un *estoppel* que impide el examen de las medidas de apoyo proporcionadas antes de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo de 1992 338
3. Cuestiones no concernientes al ámbito temporal *340*
a) Antecedentes 340
b) Ayuda para el Airbus A350 341
i) Argumentos de las Comunidades Europeas *341*
ii) Argumentos de los Estados Unidos *341*
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial *343*
c) Medidas que supuestamente no han sido objeto de consultas anteriormente 343
i) Argumentos de las Comunidades Europeas *343*
ii) Argumentos de los Estados Unidos *344*
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial *345*
Ayuda para emprender proyectos para el Airbus A350 (apartado 1) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial) 347
Financiación del BEI a Aérospatiale para los Super Transporteurs (apartado 2) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial) 348
Financiación del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus (apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial) 349
Suministro a Airbus por determinadas instituciones de investigación de Alemania, Francia y el Reino Unido que se enumeran de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil (apartado 6) f) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos) 350
d) Medidas que supuestamente no han sido identificadas de forma suficiente en la solicitud de establecimiento del Grupo Especial 350
i) Argumentos de las Comunidades Europeas *350*
ii) Argumentos de los Estados Unidos *351*
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial *352*
Financiación del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus (apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos) 353
Contribuciones financieras para desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras destinadas a las empresas Airbus en determinadas localidades de Alemania, Francia, España y el Reino Unido (apartado 3) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos) 355

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

La asunción de deuda por el Gobierno español en nombre de la empresa española Airbus CASA (apartado 4) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos) 356
Suministro a Airbus por determinadas instituciones de investigación de Alemania, Francia y el Reino Unido que se enumeran de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil (apartado 6) f) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos) 356
D. OTRAS CUESTIONES PRELIMINARES 362
1. Solicitudes de ampliación de los derechos de tercero 362
a) Argumentos de las partes y los terceros 362
b) Evaluación realizada por el Grupo Especial 364
2. Decisión sobre el demandado pertinente 366
E. LA CUESTIÓN DE SI LAS MEDIDAS IMPUGNADAS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC 372
1. Identidad del supuesto receptor de la subvención y transferencia, extinción y extracción de las subvenciones 372
a) Introducción 372
b) "Transferencia" 375
i) Argumentos de las partes 375
Comunidades Europeas 375
Estados Unidos 377
ii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 377
c) Extinción del beneficio 382
i) Argumentos de las partes 382
Comunidades Europeas 382
Estados Unidos 384
ii) Argumentos de los terceros 385
Australia 385
Brasil 386
Japón 386
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 387
d) Constataciones subsidiarias 391
e) Extracción de beneficios y retiro de subvenciones 404
i) Introducción 404
ii) Argumentos de las partes 405
Comunidades Europeas 405
Estados Unidos 407
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 408
Las "extracciones" de efectivo y la extinción de beneficios otorgados por contribuciones financieras anteriores 408
Constatación subsidiaria sobre las "extracciones" de efectivo 408
Las "extracciones" de efectivo y el "retiro" de subvenciones en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC 411
f) Conclusión 413
2. Ayuda para emprender proyectos/financiación por los Estados miembros 420
a) Introducción 420
b) La supuesta medida de AEP/FEM para el A350 424
c) Compatibilidad de la AEP/FEM con el Código de Subvenciones y Medidas Compensatorias de Tokio de 1979 434
i) Argumentos de las partes 434
Comunidades Europeas 434
Estados Unidos 435
ii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 436

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

d) La cuestión de si cada una de las concesiones individuales de AEP/FEM para los modelos de LCA A300, A310, A320, A330/A340, A330-200, A340-500/600 y A380 constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC ... 438
i) Argumentos de las partes ... *438*
Estados Unidos ... 438
Comunidades Europeas ... 442
ii) Argumentos de los terceros ... *446*
Australia ... 446
Brasil ... 447
Canadá ... 451
Corea ... 451
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... *452*
Panorama general del desarrollo de LCA y principales características de la AEP/FEM ... 453
¿Conllevan las medidas impugnadas una "contribución financiera"? ... 458
¿Otorgan las medidas impugnadas un "beneficio"? ... 462
[***] ... 479
Prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos ... 484
Prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas ... 499
La cuestión de si las subvenciones de AEP/FEM son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC ... 511
3. La cuestión de si la AEP/FEM en cuanto programa es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC ... *512*
a) Argumentos de los Estados Unidos ... 512
b) Argumentos de las Comunidades Europeas ... 514
c) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 516
i) ¿Existe el supuesto Programa de AEP/FEM? ... *517*
Los contratos de AEP/FEM ... 521
Estructuras institucionales intergubernamentales ... 526
Burocracias nacionales ... 537
Declaraciones de las Comunidades Europeas, los Estados miembros de las Comunidades Europeas y funcionarios y empleados de Airbus ... 539
Las percepciones de las agencias de calificación crediticia ... 543
ii) Conclusión ... *545*
4. La cuestión de si la AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330-200, constituye, en cada caso, una subvención a la exportación prohibida en el sentido del artículo 3 del Acuerdo SMC ... *547*
a) Argumentos de los Estados Unidos ... 547
b) Argumentos de las Comunidades Europeas ... 549
c) Argumentos de los terceros ... 553
i) Australia ... *553*
ii) Brasil ... *554*
iii) Canadá ... *555*
iv) China ... *556*
v) Japón ... *557*
vi) Corea ... *557*
d) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 558
i) Solicitud de las Comunidades Europeas de que se desestimen determinadas alegaciones supuestamente nuevas formuladas en la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos ... *558*
Nuevas alegaciones supuestamente no identificadas en la solicitud de celebración de consultas ni en la solicitud de establecimiento de un grupo especial ... 558

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

La supuesta omisión de los Estados Unidos de identificar, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los hechos concretos en que se han basado para formular sus alegaciones de supeditación *de facto* a las exportaciones 560
Nuevos hechos y argumentos supuestamente introducidos contraviniendo el Procedimiento de trabajo 561
ii) La cuestión de si las medidas de AEP/FEM equivalen a subvenciones que están supeditadas de facto a los resultados de exportación previstos 563
"Concesión de una subvención" 573
La cuestión de si los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "previeron las exportaciones o los ingresos de exportación" 574
La cuestión de si la concesión de AEP/FEM estaba "vinculada a" exportaciones o ingresos de exportación previstos 582
La cuestión de si las disposiciones de reembolso dependiente de las ventas de las medidas de AEP/FEM impugnadas constituyen intercambios de compromisos que ponen de manifiesto la supeditación *de facto* a las exportaciones o los ingresos de exportación previstos 593
Otras pruebas "adicionales" 601
Conclusión 605
iii) La cuestión de si las medidas de AEP/FEM equivalen a subvenciones que están supeditadas de jure a los resultados de exportación previstos 606
Supeditación *de jure* a los resultados de exportación previstos 607
Pruebas que según los Estados Unidos demuestran que las subvenciones de AEP/FEM se concedieron supeditadas ***de jure*** a los resultados de exportación previstos 609
La cuestión de si las pruebas en las que se basan los Estados Unidos demuestran que las subvenciones de AEP/FEM se concedieron supeditadas ***de jure*** a los resultados de exportación previstos 615
5. La cuestión de si determinados préstamos del Banco Europeo de Inversiones a Airbus son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC 616
a) Introducción 616
i) Préstamos ya reembolsados 618
ii) El préstamo de 1991 a British Aerospace 620
b) La cuestión de si cada uno de los préstamos del BEI impugnados constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC 622
i) ¿Son los préstamos "contribuciones financieras"? 622
ii) ¿Otorgan los préstamos del BEI impugnados un "beneficio" a Airbus? 625
Argumentos de los Estados Unidos 625
Argumentos de las Comunidades Europeas 626
Evaluación realizada por el Grupo Especial 628
c) La cuestión de si las subvenciones de los préstamos del BEI son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC 685
i) Introducción 685
ii) La cuestión de si los préstamos a Airbus fueron específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 685
Argumentos de los Estados Unidos 685
Argumentos de las Comunidades Europeas 687
Evaluación realizada por el Grupo Especial 688
iii) La cuestión de si los préstamos a Airbus fueron específicos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 704
Argumentos de los Estados Unidos 704
Argumentos de las Comunidades Europeas 707

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

Evaluación realizada por el Grupo Especial 711
d) Conclusión general 729
6. La cuestión de si los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España han subvencionado a Airbus proporcionando infraestructura y donaciones relacionadas con la infraestructura 729
a) Introducción 729
b) ¿Cuándo la provisión de bienes o servicios en forma de infraestructura constituye una provisión de infraestructura "que no {es} infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1? 731
i) Argumentos de las partes 731
ii) Argumentos de los terceros 734
Australia 734
Brasil 735
Canadá 736
Japón 737
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 738
c) Mühlenberger Loch 744
i) Antecedentes fácticos 745
ii) Argumentos de las partes 747
Estados Unidos 747
Comunidades Europeas 750
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 754
Infraestructura general 754
Beneficio 759
d) Pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen 764
i) Antecedentes fácticos 764
ii) Argumentos de las partes 765
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 770
Infraestructura general 770
Beneficio 773
e) ZAC Aéroconstellation 778
i) Antecedentes fácticos 779
ii) Argumentos de las partes 780
Suministro del polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG 780
Suministro de carreteras 790
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 793
Suministro del polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG 793
Suministro de carreteras 800
f) Donaciones regionales 801
i) Argumentos de las partes 801
ii) Argumentos de los terceros 803
Australia 803
Japón 804
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial 804
Antecedentes fácticos 804
Evaluación realizada por el Grupo Especial 806
g) Conclusión 817
7. La cuestión de si la transferencia del Gobierno alemán de su participación en la propiedad de Deutsche Airbus al Grupo Daimler es una subvención específica para Airbus 817
a) Antecedentes de la reestructuración del capital de Deutsche Airbus 817
b) Argumentos de las partes 820
i) Estados Unidos 820
La adquisición del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus por KfW 820
ii) Comunidades Europeas 823
La adquisición del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus por KfW 823

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

La transferencia a MBB de la participación de KfW en el 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1992 ... 824
c) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 825
i) Antecedentes de hecho adicionales sobre la adquisición y posterior venta por KfW de la participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus ... 825
ii) ¿Fue "gratuita" la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus? ... 826
iii) La adquisición de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW en 1989 ... 827
iv) La transferencia por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus a MBB en 1992 ... 835
d) Conclusión ... 839
8. La cuestión de si el Gobierno de Alemania ha subvencionado a Airbus al condonar al menos 7.700 millones de marcos alemanes de deuda de Deutsche Airbus al Gobierno ... 839
a) Antecedentes de la liquidación de deuda de 1998 ... 839
b) Argumentos de las partes ... 841
i) Estados Unidos ... 841
ii) Comunidades Europeas ... 842
c) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 843
d) Conclusión ... 847
9. La cuestión de si las aportaciones de capital a Aérospatiale por el Gobierno francés son subvenciones específicas ... 847
a) Las inversiones de capital del Gobierno francés en Aérospatiale entre 1987 y 1994 ... 847
i) Antecedentes fácticos ... 847
ii) Argumentos de las partes ... 849
Estados Unidos ... 849
Comunidades Europeas ... 853
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 858
Transferencia ... 858
Determinación de la existencia de un beneficio otorgado por una contribución financiera en forma de aportación de capital ... 858
Las aportaciones de capital a Aérospatiale realizadas entre 1987 y 1994 ... 860
La pertinencia de la ausencia de evaluaciones objetivas contemporáneas de la situación financiera y las perspectivas de la empresa ... 867
Conclusión ... 869
b) La transferencia de la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation del Gobierno francés a Aérospatiale en 1998 ... 869
i) Antecedentes de la transferencia de la participación accionarial del 45,76 por ciento en Dassault Aviation del Gobierno francés a Aérospatiale ... 869
ii) Argumentos de las partes ... 871
Estados Unidos ... 871
Comunidades Europeas ... 873
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 877
Contribución financiera ... 877
Beneficio ... 878
Especificidad ... 882
iv) Conclusión ... 882
10. La cuestión de si los fondos para investigación y desarrollo tecnológico que la Comisión Europea y los Estados miembros proporcionan a Airbus son subvenciones específicas ... 883
a) Introducción ... 883
b) Mandato ... 886
c) Las medidas en litigio ... 888

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

i) Antecedentes ... 888
ii) Donaciones en virtud del Segundo Programa Marco ... 889
iii) Donaciones en virtud del Tercer Programa Marco ... 891
iv) Donaciones en virtud del Cuarto Programa Marco ... 894
v) Donaciones en virtud del Quinto Programa Marco ... 898
vi) Donaciones en virtud del Sexto Programa Marco ... 900
vii) Donaciones del Gobierno Federal alemán ... 903
viii) Donaciones de los gobiernos subfederales alemanes ... 904
Baviera ... 904
Bremen ... 904
Hamburgo ... 906
ix) Donaciones del Gobierno francés ... 906
x) Préstamos del Gobierno español ... 909
Plan Tecnológico Aeronáutico ... 909
Programa de Fomento de Innovación Técnica ... 910
xi) Donaciones del Gobierno del Reino Unido ... 913
Civil Aircraft Research and Demonstration Programme/Aeronautics Research Programme ... 913
Technology Programme ... 914
d) La cuestión de si cada una de las medidas de investigación y desarrollo tecnológico impugnadas, consideradas individualmente, constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC ... 915
i) Argumentos de las partes ... 915
Estados Unidos ... 915
Comunidades Europeas ... 916
ii) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 916
¿Conllevan las medidas impugnadas una "contribución financiera"? ... 916
¿Otorgan las medidas impugnadas un "beneficio" a Airbus? ... 918
e) La cuestión de si las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC ... 920
i) Introducción ... 920
ii) Donaciones en virtud de los Programas Marco de las CE ... 921
Argumentos de los Estados Unidos ... 921
Argumentos de las Comunidades Europeas ... 922
Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 923
iii) Préstamos en el marco del programa español PROFIT ... 940
Argumentos de los Estados Unidos ... 940
Argumentos de las Comunidades Europeas ... 940
Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 941
iv) Donaciones en el marco del Technology Programme del Reino Unido ... 946
Argumentos de los Estados Unidos ... 946
Argumentos de las Comunidades Europeas ... 946
Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 947
v) Otras medidas en materia de investigación y desarrollo tecnológico ... 949
Donaciones del Gobierno francés ... 949
Donaciones del Gobierno Federal alemán ... 950
Donaciones de los gobiernos subfederales alemanes para investigación y desarrollo tecnológico ... 951
Préstamos en el marco del PTA español ... 953
Donaciones del Gobierno del Reino Unido en el marco del programa CARAD ... 953
vi) Conclusión ... 954
F. EFECTOS DESFAVORABLES ... 971
1. Panorama general de los argumentos de las partes ... 971
2. Antecedentes ... 973
3. Orden del análisis ... 974

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

4. Producto subvencionado y "producto similar" ... 975
a) Argumentos de las partes ... 975
i) Estados Unidos ... 975
ii) Comunidades Europeas ... 977
b) Argumentos de los terceros ... 980
i) Australia ... 980
ii) Brasil ... 981
iii) Canadá ... 982
c) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 984
i) Producto subvencionado ... 985
ii) Producto similar ... 996
5. Período de referencia ... 1000
a) Argumentos de las partes ... 1000
i) Estados Unidos ... 1000
ii) Comunidades Europeas ... 1001
b) Argumentos de los terceros ... 1003
i) Brasil ... 1003
ii) Canadá ... 1004
c) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 1004
6. Condiciones de competencia ... 1013
7. La cuestión de si las subvenciones han causado un perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos ... 1021
a) Introducción ... 1021
b) Supuesto desplazamiento u obstaculización de importaciones en el mercado de las Comunidades Europeas ... 1025
c) Supuesto desplazamiento u obstaculización de las exportaciones al mercado de un tercer país ... 1035
i) Información sobre la cuota de mercado en mercados de terceros países específicos ... 1041
Australia ... 1044
China ... 1046
India ... 1047
Otros mercados de terceros países específicos ... 1050
ii) Información sobre la cuota de mercado en mercados de terceros países considerada en su conjunto ... 1053
iii) Conclusión ... 1054
d) Supuestos efectos sobre los precios ... 1054
i) Significativa subvaloración de precios y pérdida de ventas ... 1056
Las campañas de venta ... 1058
Evaluación global de las pruebas sobre las campañas de venta ... 1069
ii) Efectos significativos de contención de la subida de los precios y reducción de los precios ... 1074
e) La cuestión de si las subvenciones son la causa de los efectos en el mercado observados ... 1081
i) Argumentos de los Estados Unidos ... 1081
ii) Argumentos de las Comunidades Europeas ... 1083
iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 1086
La teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal "basada en el producto" ... 1087
La teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal "basada en los precios" ... 1140
iv) Conclusión ... 1149
8. Supuesto daño a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos ... 1150
a) Exposición general de los argumentos de las partes ... 1150
i) Estados Unidos ... 1150
ii) Comunidades Europeas ... 1152
b) Evaluación realizada por el Grupo Especial ... 1156
i) Cuestiones preliminares ... 1156
Rama de producción nacional ... 1156
Período de referencia ... 1157

ICC suprimida donde se indica [***]

Página

Método de análisis 1160
Daño causado por las importaciones subvencionadas, o daño como efecto de la subvención 1163
Pruebas 1169
ii) Daño importante *1171*
Estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos 1171
Volumen de las importaciones subvencionadas 1188
Efecto de las importaciones subvencionadas sobre los precios 1190
Relación causal 1198
iii) Amenaza de daño importante *1202*
Naturaleza y efectos de las subvenciones 1207
Tasa de aumento de las importaciones subvencionadas 1208
Capacidad adicional 1211
Continua reducción de los precios y contención de su subida 1211
Existencias 1212
iv) Conclusión *1212*

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN 1213

A. CONCLUSIONES 1213
B. RECOMENDACIONES 1217

ICC suprimida donde se indica [***]

LISTA DE ANEXOS

	Índice	Página
Anexo A	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, Solicitud de celebración de consultas presentada por los Estados Unidos, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1 (12 de octubre de 2004)	A-2
Anexo B	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, WT/DS316/2 (3 de junio de 2005)	B-2
Anexo C	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, (WT/DS316), Procedimiento previsto en el Anexo V del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, informe presentado al Grupo Especial por el Facilitador (24 de febrero de 2006), con inclusión de los apéndices 1 y 2 (Procedimientos de trabajo para la obtención de información de conformidad con el Anexo V del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias; y Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible)	C-2
Anexo D	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, (WT/DS316), Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, 30 de marzo de 2007	D-2
Anexo E	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, (WT/DS316), Procedimientos de trabajo adicionales para el asunto DS316 - Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible, 9 de noviembre de 2007 ("procedimientos ICC/ICSS")	E-2
Anexo F	Algunas resoluciones del Grupo Especial sobre los procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible y su aplicación	F-2

ICC suprimida donde se indica [***]

CUADRO DE ASUNTOS CITADOS EN EL PRESENTE INFORME

Título abreviado	Título completo y referencia
Argentina - Calzado (CE)	Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Medidas de salvaguardia impuestas a las importaciones de calzado*, WT/DS121/AB/R, adoptado el 12 de enero de 2000
Argentina - Derechos antidumping sobre los pollos	Informe del Grupo Especial, *Argentina - Derechos antidumping definitivos sobre los pollos procedentes del Brasil*, WT/DS241/R, adoptado el 19 de mayo de 2003
Australia - Cuero para automóviles II	Informe del Grupo Especial, *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles*, WT/DS126/R, adoptado el 16 de junio de 1999
Australia - Cuero para automóviles II (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles - Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS126/RW y Corr.1, adoptado el 11 de febrero de 2000
Brasil - Aeronaves	Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999
Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)	Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/AB/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000
Brasil - Coco desecado	Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Medidas que afectan al coco desecado*, WT/DS22/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 1997
Brasil - Coco desecado	Informe del Grupo Especial, *Brasil - Medidas que afectan al coco desecado*, WT/DS22/R, adoptado el 20 de marzo de 1997, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS22/AB/R
Canadá - Aeronaves	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999
Canadá - Aeronaves	Informe del Grupo Especial, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS70/AB/R
Canadá - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/AB/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000
Canadá - Automóviles	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, adoptado el 19 de junio de 2000
Canadá - Automóviles	Informe del Grupo Especial, *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, WT/DS139/R, WT/DS142/R, adoptado el 19 de junio de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R
Canadá - Créditos y garantías para las aeronaves (párrafo 6 del artículo 22 - Canadá)	Decisión del Árbitro, *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales - Recurso del Canadá al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 4 del* Acuerdo SMC, WT/DS222/ARB, 17 de febrero de 2003

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado*, WT/DS276/AB/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004
Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano	Informe del Grupo Especial, *Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado*, WT/DS276/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS276/AB/R
Canadá - Período de protección mediante patente	Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Período de protección mediante patente*, WT/DS170/AB/R, adoptado el 12 de octubre de 2000
CE - Accesorios de tubería	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre los accesorios de tubería de fundición maleable procedentes del Brasil*, WT/DS219/AB/R, adoptado el 18 de agosto de 2003
CE - Accesorios de tubería	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre los accesorios de tubería de fundición maleable procedentes del Brasil*, WT/DS219/R, adoptado el 18 de agosto de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS219/AB/R
CE - Amianto	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto*, WT/DS135/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001
CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, WT/DS291/R, WT/DS292/R, WT/DS293/R, Add.1 a Add.9 y Corr.1, adoptado el 21 de noviembre de 2006
CE - Banano III	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos*, WT/DS27/AB/R, adoptado el 25 de septiembre de 1997
CE - Banano III (Ecuador)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación del Ecuador*, WT/DS27/R/ECU, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R
CE - Banano III (Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de los Estados Unidos*, WT/DS27/R/USA, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R
CE - Banano III (Guatemala y Honduras)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de Guatemala y Honduras*, WT/DS27/R/GTM, WT/DS27/R/HND, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R
CE - Banano III (México)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de México*, WT/DS27/R/MEX, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R
CE - Determinadas cuestiones aduaneras	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras*, WT/DS315/AB/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
CE - Equipo informático	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adoptado el 22 de junio de 1998
CE - Hormonas	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (hormonas)*, WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adoptado el 13 de febrero de 1998
CE - Hormonas (Canadá)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (hormonas), Reclamación del Canadá*, WT/DS48/R/CAN, adoptado el 13 de febrero de 1998, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R
CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para memorias dinámicas de acceso aleatorio procedentes de Corea*, WT/DS299/R, adoptado el 3 de agosto de 2005
CE - Preferencias arancelarias	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo*, WT/DS246/R, adoptado el 20 de abril de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS246/AB/R
CE - Ropa de cama	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India*, WT/DS141/AB/R, adoptado el 12 de marzo de 2001
CE - Ropa de cama	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India*, WT/DS141/R, adoptado el 12 de marzo de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS141/AB/R
CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India - Recurso de la India al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS141/AB/RW, adoptado el 24 de abril de 2003
CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India - Recurso de la India al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS141/RW, adoptado el 24 de abril de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS141/AB/RW
CE - Salmón (Noruega)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medida antidumping sobre el salmón de piscifactoría procedente de Noruega*, WT/DS337/R, adoptado el 15 de enero de 2008, y Corr.1
CE - Sardinas	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Denominación comercial de sardinas*, WT/DS231/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar*, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Australia)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Australia*, WT/DS265/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Brasil)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación del Brasil*, WT/DS266/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Tailandia)	Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Tailandia*, WT/DS283/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE - Trozos de pollo	Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados*, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R, adoptado el 27 de septiembre de 2005, y Corr.1
Chile - Sistema de bandas de precios	Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios y medidas de salvaguardia aplicados a determinados productos agrícolas*, WT/DS207/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002
Corea - Bebidas alcohólicas	Informe del Grupo Especial, *Corea - Impuestos a las bebidas alcohólicas*, WT/DS75/R, WT/DS84/R, adoptado el 17 de febrero de 1999, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R
Corea - Determinado papel	Informe del Grupo Especial, *Corea - Derechos antidumping sobre las importaciones de determinado papel procedentes de Indonesia*, WT/DS312/R, adoptado el 28 de noviembre de 2005
Corea - Embarcaciones comerciales	Informe del Grupo Especial, *Corea - Medidas que afectan al comercio de embarcaciones comerciales*, WT/DS273/R, adoptado el 11 de abril de 2005
Corea - Productos lácteos	Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Medida de salvaguardia definitiva impuesta a las importaciones de determinados productos lácteos*, WT/DS98/AB/R, adoptado el 12 de enero de 2000
Egipto - Barras de refuerzo de acero	Informe del Grupo Especial, *Egipto - Medidas antidumping definitivas aplicadas a las barras de refuerzo de acero procedentes de Turquía*, WT/DS211/R, adoptado el 1° de octubre de 2002
Estados Unidos - Acero al carbono	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Derechos compensatorios sobre determinados productos planos de acero al carbono resistente a la corrosión procedentes de Alemania*, WT/DS213/AB/R, adoptado el 19 de diciembre de 2002
Estados Unidos - Acero laminado en caliente	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas antidumping sobre determinados productos de acero laminado en caliente procedentes del Japón*, WT/DS184/AB/R, adoptado el 23 de agosto de 2001
Estados Unidos - Acero laminado en caliente	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas antidumping sobre determinados productos de acero laminado en caliente procedentes del Japón*, WT/DS184/R, adoptado el 23 de agosto de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS184/AB/R
*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*)*, WT/DS267/AB/R, adoptado el 21 de marzo de 2005
*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*)*, WT/DS267/R y Add.1 a 3, adoptado el 21 de marzo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS267/AB/R
*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*) - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS267/AB/RW, adoptado el 20 de junio de 2008

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*) - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS267/RW y Corr.1, adoptado el 20 de junio de 2008, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS267/AB/RW
Estados Unidos - Camarones (Ecuador)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medida antidumping relativa a los camarones procedentes del Ecuador*, WT/DS335/R, adoptado el 20 de febrero de 2007
Estados Unidos - Camisas y blusas de lana	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India*, WT/DS33/AB/R, adoptado el 23 de mayo de 1997, y Corr.1
Estados Unidos - Continuación de la reducción a cero	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Continuación de la existencia y aplicación de la metodología de reducción a cero*, WT/DS350/AB/R, adoptado el 19 de febrero de 2009
Estados Unidos - Cordero	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas de salvaguardia respecto de las importaciones de carne de cordero fresca, refrigerada o congelada procedentes de Nueva Zelandia y Australia*, WT/DS177/R, WT/DS178/R, adoptado el 16 de mayo de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS177/AB/R, WT/DS178/AB/R
Estados Unidos - EVE	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"*, WT/DS108/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 2000
Estados Unidos - EVE	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"*, WT/DS108/R, adoptado el 20 de marzo de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS108/AB/R
Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Segundo recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS108/AB/RW2, adoptado el 14 de marzo de 2006
Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Segundo recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS108/RW2, adoptado el 14 de marzo de 2006, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS108/AB/RW2
Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS108/AB/RW, adoptado el 29 de enero de 2002
Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS108/RW, adoptado el 29 de enero de 2002, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS108/AB/RW
Estados Unidos - EVE (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos)	Decisión del Árbitro, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de los Estados Unidos al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 4 del Acuerdo SMC*, WT/DS108/ARB, 30 de agosto de 2002

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
Estados Unidos - Examen por extinción relativo al acero resistente a la corrosión	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Examen por extinción de los derechos antidumping sobre los productos planos de acero al carbono resistente a la corrosión procedentes del Japón*, WT/DS244/AB/R, adoptado el 9 de enero de 2004
Estados Unidos - Exámenes por extinción respecto de los artículos tubulares para campos petrolíferos	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Exámenes por extinción de las medidas antidumping impuestas a los artículos tubulares para campos petrolíferos procedentes de la Argentina*, WT/DS268/AB/R, adoptado el 17 de diciembre de 2004
Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los semiconductores para memorias dinámicas de acceso aleatorio (DRAM) procedentes de Corea*, WT/DS296/AB/R, adoptado el 20 de julio de 2005
Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los semiconductores para memorias dinámicas de acceso aleatorio (DRAM) procedentes de Corea*, WT/DS296/R, adoptado el 20 de julio de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS296/AB/R
Estados Unidos - Juegos de azar	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas que afectan al suministro transfronterizo de servicios de juegos de azar y apuestas*, WT/DS285/AB/R, adoptado el 20 de abril de 2005, y Corr.1
Estados Unidos - Ley de 1916	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916*, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, adoptado el 26 de septiembre de 2000
Estados Unidos - Ley de 1916 (CE)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por las Comunidades Europeas*, WT/DS136/R y Corr.1 y 2, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
Estados Unidos - Ley de 1916 (Japón)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por el Japón*, WT/DS162/R y Add.1, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
Estados Unidos - Ley de compensación (Enmienda Byrd)	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ley de compensación por continuación del dumping o mantenimiento de las subvenciones de 2000*, WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R, adoptado el 27 de enero de 2003
Estados Unidos - Madera blanda IV	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá*, WT/DS257/AB/R, adoptado el 17 de febrero de 2004
Estados Unidos - Madera blanda IV	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá*, WT/DS257/R, adoptado el 17 de febrero de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS257/AB/R
Estados Unidos - Madera blanda V	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Determinación definitiva de la existencia de dumping respecto de la madera blanda procedente del Canadá*, WT/DS264/AB/R, adoptado el 31 de agosto de 2004
Estados Unidos - Madera blanda V	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Determinación definitiva de la existencia de dumping respecto de la madera blanda procedente del Canadá*, WT/DS264/R, adoptado el 31 de agosto de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS264/AB/R

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
Estados Unidos - Madera blanda VI (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Investigación de la Comisión de Comercio Internacional respecto de la madera blanda procedente del Canadá - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS277/AB/RW, adoptado el 9 de mayo de 2006, y Corr.1
Estados Unidos - Madera blanda VI (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Investigación de la Comisión de Comercio Internacional respecto de la madera blanda procedente del Canadá - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS277/RW, adoptado el 9 de mayo de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS277/AB/RW
Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas*, WT/DS212/AB/R, adoptado el 8 de enero de 2003
Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas*, WT/DS212/R, adoptado el 8 de enero de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS212/AB/R
Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS212/RW, adoptado el 27 de septiembre de 2005
Estados Unidos - Plomo y bismuto II	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Establecimiento de derechos compensatorios sobre determinados productos de acero al carbono aleado con plomo y bismuto y laminado en caliente originarios del Reino Unido*, WT/DS138/AB/R, adoptado el 7 de junio de 2000
Estados Unidos - Plomo y bismuto II	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Establecimiento de derechos compensatorios sobre determinados productos de acero al carbono aleado con plomo y bismuto y laminado en caliente originarios del Reino Unido*, WT/DS138/R y Corr. 1 y 2, adoptado el 7 de junio de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS138/AB/R
Estados Unidos - Reducción a cero (CE)	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Leyes, reglamentos y metodología para el cálculo de los márgenes de dumping ("reducción a cero")*, WT/DS294/AB/R, adoptado el 9 de mayo de 2006, y Corr.1
Estados Unidos - Reducción a cero (CE)	Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Leyes, reglamentos y metodología para el cálculo de los márgenes de dumping ("reducción a cero")*, WT/DS294/R, adoptado el 9 de mayo de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS294/AB/R
Estados Unidos - Tubos	Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medida de salvaguardia definitiva contra las importaciones de tubos al carbono soldados de sección circular procedentes de Corea*, WT/DS202/AB/R, adoptado el 8 de marzo de 2002
Guatemala - Cemento II	Informe del Grupo Especial, *Guatemala - Medida antidumping definitiva aplicada al cemento Portland gris procedente de México*, WT/DS156/R, adoptado el 17 de noviembre de 2000
India - Patentes (Estados Unidos)	Informe del Órgano de Apelación, *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, WT/DS50/AB/R, adoptado el 16 de enero de 1998

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
Indonesia - Automóviles	Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R, adoptado el 23 de julio de 1998, y Corr. 3 y 4
Japón - Bebidas alcohólicas II	Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas*, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adoptado el 1° de noviembre de 1996
Japón - DRAM (Corea)	Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Derechos compensatorios sobre memorias dinámicas de acceso aleatorio procedentes de Corea*, WT/DS336/AB/R y Corr.1, adoptado el 17 de diciembre de 2007
Japón - DRAM (Corea)	Informe del Grupo Especial, *Japón - Derechos compensatorios sobre memorias dinámicas de acceso aleatorio procedentes de Corea*, WT/DS336/R, adoptado el 17 de diciembre de 2007, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS336/AB/R
Japón - Manzanas	Informe del Grupo Especial, *Japón - Medidas que afectan a la importación de manzanas*, WT/DS245/R, adoptado el 10 de diciembre de 2003, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS245/AB/R
Japón - Manzanas (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *Japón - Medidas que afectan a la importación de manzanas - Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS245/RW, adoptado el 20 de julio de 2005
México - Aceite de oliva	Informe del Grupo Especial, *México - Medidas compensatorias definitivas sobre el aceite de oliva procedente de las Comunidades Europeas*, WT/DS341/R, adoptado el 21 de octubre de 2008
México - Impuestos sobre los refrescos	Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas*, WT/DS308/AB/R, adoptado el 24 de marzo de 2006
México - Jarabe de maíz	Informe del Grupo Especial, *México - Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa (JMAF) procedente de los Estados Unidos*, WT/DS132/R, adoptado el 24 de febrero de 2000, y Corr.1
México - Jarabe de maíz (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)	Informe del Órgano de Apelación, *México - Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa (JMAF) procedente de los Estados Unidos - Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS132/AB/RW, adoptado el 21 de noviembre de 2001
México - Jarabe de maíz (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)	Informe del Grupo Especial, *México - Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa (JMAF) procedente de los Estados Unidos - Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS132/RW, adoptado el 21 de noviembre de 2001, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS132/AB/RW
México - Medidas antidumping sobre el arroz	Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping definitivas sobre la carne de bovino y el arroz, Reclamación con respecto al arroz*, WT/DS295/AB/R, adoptado el 20 de diciembre de 2005
México - Medidas antidumping sobre el arroz	Informe del Grupo Especial, *México - Medidas antidumping definitivas sobre la carne de bovino y el arroz, Reclamación con respecto al arroz*, WT/DS295/R, adoptado el 20 de diciembre de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS295/AB/R
México - Tuberías de acero	Informe del Grupo Especial, *México - Derechos antidumping sobre las tuberías de acero procedentes de Guatemala*, WT/DS331/R, adoptado el 24 de julio de 2007

ICC suprimida donde se indica [***]

Título abreviado	Título completo y referencia
República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos	Informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos*, WT/DS302/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005
Tailandia - Vigas doble T	Informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, WT/DS122/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001
Tailandia - Vigas doble T	Informe del Grupo Especial, *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, WT/DS122/R, adoptado el 5 de abril de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS122/AB/R

CITADOS EN EL PRESENTE INFORME:

INFORMES DEL GATT

Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Plan alemán de tipos de cambio para Deutsche Airbus* ("*CEE - Airbus*"), 4 de marzo de 1992, no adoptado, SCM/142.

Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Imposición de derechos compensatorios a la carne de cerdo fresca, refrigerada y congelada procedente del Canadá* ("*Estados Unidos - Carne de cerdo canadiense*"), adoptado el 11 de julio de 1991, IBDD 38S/32.

DIFERENCIAS EN LAS QUE SE NOTIFICARON SOLUCIONES MUTUAMENTE CONVENIDAS EN VIRTUD DEL PÁRRAFO 6 DEL ARTÍCULO 3 DEL ESD

DS83 Dinamarca - *Medidas que afectan a la observancia de los derechos de propiedad intelectual*

DS86 Suecia - *Medidas que afectan a la observancia de los derechos de propiedad intelectual*

DS124 Comunidades Europeas - *Observancia de los derechos de propiedad intelectual por las emisoras de televisión*

DS125 Grecia - *Observancia de los derechos de propiedad intelectual con respecto a las películas cinematográficas y los programas de televisión*

DS210 Bélgica - *Administración de las medidas por las que se establecen derechos de aduana aplicables al arroz*

ICC suprimida donde se indica [***]

I. INTRODUCCIÓN

A. RECLAMACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

1.1 El 6 de octubre de 2004 los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas con las Comunidades Europeas[1] y determinados Estados miembros de las CE (Alemania, Francia, el Reino Unido y España) de conformidad con los artículos 1 y 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"), el párrafo 1 del artículo XXIII del *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* ("GATT de 1994") y los artículos 4, 7 y 30 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC") (en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXIII del GATT de 1994) con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles.[2] Las consultas se celebraron el 4 de noviembre de 2004, pero las partes no consiguieron resolver la diferencia.

1.2 El 31 de mayo de 2005 los Estados Unidos solicitaron el establecimiento de un grupo especial de conformidad con el artículo 6 del ESD, el párrafo 2 del artículo XXIII del GATT de 1994 y los artículos 4, 7 y 30 del Acuerdo SMC (en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXIII del GATT de 1994).[3] En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos pedían que el Órgano de Solución de Diferencias (el "OSD") iniciara los procedimientos establecidos en el Anexo V del Acuerdo SMC de conformidad con el párrafo 2 de dicho Anexo.[4]

B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

1.3 En su reunión de 20 de julio de 2005, el OSD estableció un Grupo Especial de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del ESD para examinar la cuestión sometida por los Estados Unidos al OSD en el documento WT/DS316/2. En esa reunión, las partes en la diferencia acordaron que el Grupo Especial se estableciera con el mandato uniforme. El mandato es, en consecuencia, el siguiente:

> "Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados invocados por los Estados Unidos en el documento WT/DS316/2, el asunto sometido al OSD por los Estados Unidos en ese documento y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos."

1.4 El 7 de octubre de 2005, los Estados Unidos solicitaron al Director General que estableciera la composición del Grupo Especial, de conformidad con el párrafo 7 del artículo 8 del ESD, que dispone lo siguiente:

> "Si no se llega a un acuerdo sobre los integrantes dentro de los 20 días siguientes a la fecha del establecimiento del grupo especial, a petición de cualquiera de las partes, el Director General, en consulta con el Presidente del OSD y con el Presidente del

---

[1] El 1° de diciembre de 2009 entró en vigor el *Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea* (hecho en Lisboa el 13 de diciembre de 2007). El 29 de noviembre de 2009, la OMC recibió una nota verbal (WT/L/779) del Consejo de la Unión Europea y de la Comisión de las Comunidades Europeas en la que se indica que, en virtud del *Tratado de Lisboa*, a partir del 1° de diciembre de 2009 la Unión Europea sustituye y sucede a la Comunidad Europea.

[2] WT/DS316/1, que se adjunta en el anexo A.

[3] WT/DS316/2, que se adjunta en el anexo B.

[4] Los Estados Unidos reiteraron su petición a este respecto en las reuniones que el OSD celebró los días 20 de julio, 3 y 31 de agosto y 23 de septiembre de 2005. *Véanse* los documentos WT/DSB/M/194, 195, 196 y 197, respectivamente.

ICC suprimida donde se indica [***]

> consejo o comité correspondiente, establecerá la composición del grupo especial, nombrando a los integrantes que el Director General considere más idóneos con arreglo a las normas o procedimientos especiales o adicionales previstos al efecto en el acuerdo o acuerdos abarcados a que se refiera la diferencia, después de consultar a las partes en ella. El Presidente del OSD comunicará a los Miembros la composición del grupo especial así nombrado a más tardar 10 días después de la fecha en que haya recibido dicha petición."

1.5 El 17 de octubre de 2005 el Director General Adjunto, Alejandro Jara, actuando en lugar del Director General, procedió a establecer la composición del Grupo Especial, que es la siguiente:

Presidente: Sr. Carlos Pérez del Castillo

Miembros: Sr. John Adank
Sr. Thinus Jacobsz.[5]

1.6 Australia, el Brasil, el Canadá, China, Corea y el Japón se reservaron el derecho de participar como terceros en las actuaciones del Grupo Especial.

C. PROCEDIMIENTO DE ACOPIO DE INFORMACIÓN ESTABLECIDO EN EL ANEXO V DEL ACUERDO SMC

1.7 En la reunión que celebró el 23 de septiembre de 2005, el OSD acordó iniciar los procedimientos de que trata el Anexo V del Acuerdo SMC ("Procedimientos del Anexo V") y designó al Sr. Mateo Diego-Fernández como representante a tal efecto ("Representante Designado" o "Facilitador"). El 30 de septiembre de 2005 el Representante Designado adoptó los procedimientos de trabajo correspondientes a los procedimientos del Anexo V, tras celebrar consultas con los Estados Unidos y las Comunidades Europeas. El 10 de octubre de 2005, al amparo del párrafo 17 de esos procedimientos de trabajo, las Comunidades Europeas solicitaron al Facilitador que adoptara procedimientos adicionales para la protección de la información comercial confidencial ("ICC") y la información comercial sumamente sensible ("ICSS"). Tras celebrar consultas con las partes, el Facilitador adoptó el 4 de noviembre de 2005 los procedimientos para la protección de la ICC y la ICSS correspondientes a los procedimientos del Anexo V.

1.8 El 24 de febrero de 2006 el Representante Designado presentó su informe al Grupo Especial. El informe del Representante Designado y los procedimientos de trabajo y procedimientos adicionales para la protección de la ICC y la ICSS adoptados por el Representante Designado en relación con los procedimientos del Anexo V se adjuntan en el anexo C.

D. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

1.9 Después de celebrar consultas con las partes, el Grupo Especial adoptó el 9 de noviembre de 2005 el Procedimiento de trabajo.[6] El 1º de marzo de 2006, antes de las fechas establecidas para la presentación de las comunicaciones de las partes, a petición de ambas partes, el Grupo Especial dejó

[5] WT/DS316/4.

[6] Ese procedimiento, que fue modificado en diversas ocasiones, se adjunta, en su forma final, en el anexo D.

ICC suprimida donde se indica [***]

sin efecto su calendario.[7] A petición de los Estados Unidos, formulada el 4 de septiembre de 2006, el Grupo Especial reanudó sus trabajos.

1.10 A petición de las partes y tras celebrar consultas con ellas, el Grupo Especial adoptó procedimientos adicionales para la protección de la ICC y la ICSS en las actuaciones del Grupo Especial el 19 de octubre de 2006 ("los procedimientos ICC/ICSS").[8] El Grupo Especial dictó en el curso del procedimiento varias resoluciones con respecto a la interpretación y aplicación de los procedimientos ICC/ICSS, incluso con respecto a la designación de información concreta como ICC o ICSS de conformidad con esos procedimientos en las comunicaciones y pruebas documentales presentadas por las partes.[9]

1.11 El 26 de octubre de 2005 las Comunidades Europeas presentaron una solicitud de resoluciones preliminares, que actualizaron posteriormente el 7 de noviembre de 2006, en la que pedían, entre otras cosas, que el Grupo Especial constatara que algunas de las medidas impugnadas por los Estados Unidos no están incluidas en el ámbito temporal del presente procedimiento o exceden de su mandato. Tras examinar atentamente las opiniones de las partes y los terceros, el Grupo Especial dio traslado a las partes y los terceros el 11 de julio de 2007 de una resolución preliminar sobre determinados aspectos de la solicitud de las CE. La resolución figura en las constataciones del Grupo Especial en la sección VII.C. El Grupo Especial aborda en sus constataciones *infra* las restantes cuestiones planteadas en la solicitud de resoluciones preliminares de las CE.

1.12 El 9 de noviembre de 2005 el Brasil presentó una solicitud de ampliación de los derechos de tercero en el presente procedimiento; se recibieron peticiones similares del Canadá el 23 de noviembre de 2005 y de Corea el 13 de octubre de 2006. Después de haber estudiado cuidadosamente esta cuestión teniendo en cuenta todas las observaciones recibidas de las partes y los terceros, el Grupo Especial informó el 23 de octubre de 2006 a las partes y a los terceros de su decisión de no conceder derechos ampliados de tercero a ningún tercero. Las razones del Grupo Especial figuran en sus constataciones en la sección VII.D.1.

1.13 El Grupo Especial se reunió con las partes los días 20 y 21 de marzo de 2007 y 25 y 26 de julio de 2007. A petición de las partes, y tras celebrar consultas, el Grupo Especial adoptó procedimientos para la celebración de sesiones abiertas al público de sus reuniones con las partes. De conformidad con esos procedimientos, el Grupo Especial mantuvo abierta al público una parte de sus reuniones con las partes, mediante la proyección posterior de grabaciones en vídeo de la parte abierta al público de esas reuniones. Se dio a las partes la oportunidad de examinar las grabaciones para cerciorarse de que no se había divulgado ICC o ICSS y las grabaciones se proyectaron al público el 22 de marzo y el 27 de julio de 2007, respectivamente. El Grupo Especial se reunió con los terceros el 24 de julio de 2007.

1.14 El Grupo Especial dio traslado de su informe provisional a las partes el 4 de septiembre de 2009. El Grupo Especial distribuyó su informe definitivo a las partes el 23 de marzo de 2010.

[7] El 28 de febrero de 2006, el Grupo Especial recibió una comunicación no solicitada de un particular. La comunicación se refería a una cuestión que no era un aspecto del asunto objeto del mandato del Grupo Especial. En consecuencia el Grupo Especial no consideró procedente examinar esa comunicación y la rechazó.

[8] Esos procedimientos fueron modificados en diversas ocasiones y se adjuntan, en su forma final, en el anexo E.

[9] En el anexo F se adjuntan varias resoluciones a este respecto.

ICC suprimida donde se indica [***]

II. ELEMENTOS DE HECHO

A. PRODUCTO EN LITIGIO

2.1 Las partes coinciden en que el producto en litigio en la presente diferencia son las grandes aeronaves civiles, distintas de las aeronaves (regionales) más pequeñas y de las aeronaves militares. En general las grandes aeronaves civiles ("LCA") pueden ser descritas como grandes aeronaves (de peso superior a 15.000 kilogramos) de "fuselaje y alas", con motores turbofan debajo de alas bajas, y destinadas al vuelo subsónico. Las LCA están diseñadas para el transporte de 100 o más pasajeros y/o una carga proporcional a lo largo de las diversas rutas en las que prestan servicio empresas de transporte aéreo de pasajeros y de carga. Las LCA están incluidas en el epígrafe 8802.40 de la clasificación arancelaria del Sistema Armonizado ("Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15.000 kg").

2.2 El diseño, ensayos, certificación, producción, comercialización y mantenimiento postventa de LCA entraña una empresa enormemente compleja y costosa. En la actualidad sólo producen LCA Boeing y Airbus, empresas ambas que venden una gama de modelos de LCA en todo el mundo para atender las diversas necesidades de sus clientes, que son principalmente empresas de transporte aéreo y compañías dedicadas al arrendamiento de aeronaves. Esas dos empresas se dedican al desarrollo continuo de LCA, lo que exige importantes inversiones iniciales durante un período de tres a cinco años antes de obtener ingresos de los clientes. Las ventas de LCA son relativamente poco frecuentes, pero por regla general revisten gran importancia desde el punto de vista del número de aeronaves y del importe en dólares que suponen (las ventas de LCA se realizan en dólares de los Estados Unidos) aunque las entregas suelen realizarse a lo largo de un período de varios años a partir de la venta. Los clientes escogen entre los diversos modelos de LCA disponibles aquellos que consideran más adecuados para sus necesidades, tomando en consideración generalmente una amplia variedad de factores, entre los que pueden citarse las características físicas y operativas de los modelos disponibles, los costos de explotación, la flota existente, los itinerarios que la aeronave debe cubrir, la estructura de la flota existente y los costos, con el fin de reducir al mínimo los costos y aumentar al máximo los ingresos.

2.3 Las partes discrepan en cuanto al alcance del producto o productos subvencionados y del producto o productos similares en litigio en la presente diferencia. Los Estados Unidos sostienen que las subvenciones en litigio en la presente diferencia benefician a la producción y comercialización de la gama completa de LCA fabricadas por Airbus, por lo que el "producto subvencionado" es la familia de LCA de Airbus en su conjunto, y el "producto similar" correspondiente es toda la familia de LCA de Boeing. Por el contrario, las Comunidades Europeas sostienen que hay cuatro "familias" de LCA de Airbus, cada una de las cuales constituye un producto independiente supuestamente subvencionado y tres "productos similares" de Boeing correspondientes a tres de las familias de LCA de Airbus y ningún "producto similar" de Boeing correspondiente a la familia A380 de Airbus.

2.4 El Grupo Especial se ocupa de estas cuestiones en sus constataciones en la sección VII.F.4.

B. MEDIDAS EN LITIGIO

2.5 En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos identificaron las siguientes medidas en litigio en la presente diferencia:

ICC suprimida donde se indica [***]

a) El otorgamiento por determinados Estados miembros de las CE (Alemania, Francia, el Reino Unido y España (los "Estados miembros")) a las empresas Airbus[10] de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles (que los Estados Unidos denominan "Ayuda para emprender proyectos").[11] Esta financiación proporciona supuestamente beneficios a las empresas receptoras, incluida la financiación de proyectos que de otro modo no serían comercialmente viables. Las condiciones no comerciales de la financiación pueden incluir un interés nulo o a tipos inferiores a los del mercado y una obligación de reembolso, vinculada a las ventas. Si la aeronave no tiene éxito, no es necesario reembolsar parte o la totalidad de la financiación. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión:

   i) la financiación francesa para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 y A350;

   ii) la financiación alemana para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A380 y A350;

   iii) la financiación del Reino Unido para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 y A350; y

   iv) la financiación española para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 y A350.

b) Además de la Ayuda para emprender proyectos, el otorgamiento a las empresas Airbus por las CE y los Estados miembros, a través del Banco Europeo de Inversiones ("BEI"), de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles y para otros fines. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión[12]:

---

[10] Las empresas Airbus, a las que se refiere la presente solicitud, comprenden Airbus SAS, su predecesora Airbus GIE y sus empresas afiliadas actuales y predecesoras, incluida toda persona o entidad que directamente, o indirectamente mediante uno o más intermediarios o vínculos, controle o haya controlado, sea o haya sido controlada por, o esté o haya estado bajo el mismo control que Airbus SAS o Airbus GIE, tales como empresas matrices, empresas hermanas y filiales, entre ellas, Airbus Deutschland GmbH, Airbus España S.L., Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Aeronautic Defence and Space Company (en lo sucesivo "EADS") y BAE Systems. Las Comunidades Europeas no están de acuerdo en que las "empresas Airbus", tal como las definen los Estados Unidos, sean receptoras de las supuestas subvenciones. A los efectos de la descripción de las medidas en litigio, el Grupo Especial ha utilizado la terminología de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos. No debe considerarse que esta circunstancia tiene significado alguno para el examen del fondo de la diferencia que debe realizar el Grupo Especial. Esta cuestión se aborda *infra* en las constataciones del Grupo Especial en la sección VII.E.1.

[11] Las Comunidades Europeas y los Estados miembros de que se trata utilizan diferentes términos para describir el tipo de financiación en cuestión, como por ejemplo, financiación por los Estados miembros, "*launch aid, launch investment, avances remboursables, Rückzahlbare Zuwendungen, Entwicklungsbeihilfen, Zuschüsse zur Entwicklung von zivilien Flugzeugen*, anticipo reembolsable y préstamo reembolsable". Las Comunidades Europeas no están de acuerdo en que la expresión "Ayuda para emprender proyectos", tal como la utilizan los Estados Unidos, sea una designación adecuada de esas supuestas subvenciones. A los efectos de la descripción de las medidas en litigio, el Grupo Especial ha utilizado la terminología de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos. No debe considerarse que esta circunstancia tiene significado alguno para el examen del fondo de la diferencia que debe realizar el Grupo Especial. Esta cuestión se aborda *infra* en las constataciones del Grupo Especial, párrafo 7.291.

[12] La financiación del BEI a las líneas aéreas que son clientes destinada a la adquisición de aeronaves nuevas no está comprendida en el ámbito de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos.

ICC suprimida donde se indica [***]

i) la financiación a British Aerospace para el A320 y el A330/A340;

ii) la financiación a Aérospatiale para el A330/340;

iii) la financiación a Construcciones Aeronáuticas SA ("CASA") para el A320 y el A330/340;

iv) la financiación a Airbus Industrie para el A321;

v) la financiación a Aérospatiale Super Transporteurs; y

vi) la financiación a EADS para el A380.

c) El otorgamiento por las CE y los Estados miembros de financiación con el fin de desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras destinadas a las empresas Airbus. Son casos específicos las inversiones públicas de las autoridades alemanas en Hamburgo, Nordenham, Bremen y Varel, las de las autoridades francesas en la región de Toulouse, las de las autoridades del Reino Unido en Broughton (Gales), y las de las autoridades españolas en numerosos puntos de España (tales como Puerto Real, Illescas, El Puerto de Santa María y La Rinconada).

d) La asunción y condonación por las CE y los Estados miembros de la deuda resultante de la Ayuda para emprender proyectos y otra financiación para el desarrollo y la producción de grandes aeronaves civiles, incluida la deuda acumulada por Deutsche Airbus, que fue condonada por el Gobierno alemán en 1997 y 1998, y la deuda asumida por el Gobierno español en nombre de CASA, que no fue reembolsada.

e) La concesión por las CE y los Estados miembros de aportaciones de capital y donaciones, inclusive a través de bancos de propiedad estatal y bancos controlados por el Estado. Cabe citar ejemplos como las inversiones de capital del Gobierno alemán en Deutsche Airbus en 1989 a través del Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW") y la devolución, sin compensación alguna, en 1992, de las acciones adquiridas mediante esa transacción al grupo Daimler, empresa matriz de Deutsche Airbus; aportaciones de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1987 y 1988; una aportación de capital del Crédit Lyonnais, que es propiedad del Estado francés, a Aérospatiale en 1992; una aportación de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1994; y la donación del Gobierno francés a Aérospatiale de su participación del 45,76 por ciento en el capital de Dassault Aviation en 1998.

f) El otorgamiento por las CE y los Estados miembros de contribuciones financieras destinadas a actividades de investigación, desarrollo y demostración ("investigación y desarrollo") relacionadas con la aeronáutica, llevadas a cabo por Airbus, sola o con otras entidades, o de cualquier otra manera en beneficio de Airbus, incluidas las siguientes:

i) Financiación de las CE para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en virtud de los Programas Marco de las CE Segundo (1987-1991), Tercero (1990-1994), Cuarto (1994-1998), Quinto (1998-2002) y Sexto (2002-2006) en los que participó Airbus.

ICC suprimida donde se indica [***]

ii) Financiación del Gobierno federal alemán y entidades subfederales para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, con inclusión de:

- la financiación del Gobierno federal tal como figura en la versión más actualizada de la base de datos gubernamental Förderkatalog, incluida la financiación en el marco de los programas federales de investigación aeronáutica Luftfahrtforschungsprogramm 1 (1995-1998), Luftfahrtforschungsprogramm 2 (1998-2002) y Luftfahrtforschungsprogramm 3 (2003-2007);

- los proyectos regionales de Bremen de Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus del Centro Bremen (AMST) (2000-2002) y de Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus del Centro Bremen II (AMST) (2002-2006);

- el programa regional de Baviera "Hightechoffensive Bayern" (1999-2003); y

- el programa regional de Hamburgo Luftfahrtforschungsprogramm (2001-2005).

iii) Financiación del Gobierno del Reino Unido desde 1992 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, incluidas la financiación en el marco de los programas Civil Aircraft Research and Development Program (CARAD) y Technology & Strategy Program.

iv) Financiación del Gobierno español, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1993 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, incluidos los préstamos y otros apoyos financieros proporcionados en el marco del Plan Tecnológico Aeronáutico I y el Plan Tecnológico Aeronáutico II.

v) Financiación del Gobierno francés, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1986 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus.

vi) La concesión a Airbus por instituciones de investigación controladas y financiadas por el Estado de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil, y/o financiación de proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, con inclusión de los concedidos por el Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt ("DLR") alemán, por la Defence Evaluation and Research Agency ("DERA") del Reino Unido y su sucesora Qinetiq, y por la Office National des Études et des Recherches Aérospatiales ("ONERA"), el Centre National de la Recherche Scientifique ("CNRS") y el Centre National de la Recherche Technologique ("CNRT") franceses.

g) Cualesquiera modificaciones, revisiones, medidas de aplicación o medidas conexas a las descritas *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

h) Cualesquiera otras medidas que entrañen una contribución financiera de las CE o cualquiera de los Estados miembros que beneficie a las empresas Airbus.

III. CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES SOLICITADAS POR LAS PARTES

A. ESTADOS UNIDOS

3.1 Los Estados Unidos solicitan que el Grupo Especial constate que:

a) la Ayuda para emprender proyectos proporcionada a Airbus para las aeronaves A380, A340-500/600 y A330-200 implica subvenciones a la exportación incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC;

b) el programa de Ayuda para emprender proyectos, varias disposiciones de la Ayuda para emprender proyectos y las demás medidas en litigio en la presente diferencia son subvenciones específicas que causan o amenazan causar efectos desfavorables para los Estados Unidos y por ende son incompatibles con los apartados a) y c) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC;

c) el programa de Ayuda para emprender proyectos, varias disposiciones de la Ayuda para emprender proyectos y las demás medidas en litigio en la presente diferencia son subvenciones incompatibles con el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994; y

d) las infracciones del Acuerdo SMC y del GATT de 1994 indicadas *supra* anulan o menoscaban ventajas resultantes para los Estados Unidos.

3.2 Los Estados Unidos solicitan además que el Grupo Especial, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC, recomiende que las Comunidades Europeas, Francia, Alemania, España y el Reino Unido retiren sin demora sus subvenciones a la exportación. Los Estados Unidos solicitan respetuosamente que el Grupo Especial, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 4, especifique que el plazo para retirarlas debe ser de 90 días después de la adopción por el OSD de sus recomendaciones y resoluciones en la presente diferencia.

3.3 Los Estados Unidos solicitan asimismo que el Grupo Especial, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC, recomiende que las Comunidades Europeas, Francia, Alemania, España y el Reino Unido adopten medidas apropiadas para eliminar el perjuicio grave y la amenaza de perjuicio grave o retiren sus subvenciones.

3.4 Por último, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que rechace todas las solicitudes de resoluciones preliminares formuladas por las Comunidades Europeas.

B. COMUNIDADES EUROPEAS

3.5 Las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial rechace todas las alegaciones formuladas por los Estados Unidos en la presente diferencia. Como se ha indicado *supra*, las Comunidades Europeas solicitaron además que el Grupo Especial constatara, como cuestión preliminar, que algunas de las medidas impugnadas por los Estados Unidos no están comprendidas en el ámbito temporal del presente procedimiento o exceden de su mandato.

ICC suprimida donde se indica [***]

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES

4.1 Los argumentos de las partes figuran en sus comunicaciones escritas y declaraciones orales al Grupo Especial, en sus respuestas a las preguntas y en las observaciones adicionales presentadas a petición del Grupo Especial. En la presente sección se exponen los argumentos de las partes, tal como han sido resumidos por ellas.[13] El texto completo no confidencial de algunas comunicaciones de las CE puede descargarse de su sitio Web.[14] El texto completo no confidencial de algunas comunicaciones de los Estados Unidos puede descargarse del sitio Web del Gobierno de los Estados Unidos.[15]

A. CUESTIONES PRELIMINARES PLANTEADAS POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS

1. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.2 En su Primera comunicación escrita, las CE destacan: i) la importancia que en esta diferencia tienen otros acuerdos internacionales relacionados con aeronaves, ii) el hecho de que las CE son el demandado pertinente, iii) la necesidad de identificar debidamente a los supuestos receptores de las supuestas subvenciones, y iv) el hecho de que los Estados Unidos no han logrado establecer una presunción *prima facie* por lo que respecta a una serie de cuestiones relacionadas con las subvenciones y los efectos desfavorables. Las CE aducen que, aunque sólo sea por eso, el Grupo Especial no debe aceptar la argumentación de los Estados Unidos, sino desestimar sus alegaciones. Observan que terceros que abordan esa cuestión están de acuerdo en ello.[16] Las CE responden también a la opinión expresada por los Estados Unidos sobre la cuestión relativa al párrafo 2 del artículo 6 del ESD que las CE plantearon en su solicitud de resoluciones preliminares.[17]

a) Pertinencia de otros acuerdos internacionales relacionados con aeronaves

4.3 Las CE afirman que los Estados Unidos optan por pasar totalmente por alto, a pesar de que se apoyan en hechos históricos, los acuerdos relativos a las grandes aeronaves civiles ("LCA") que han concertado con las CE durante este período -especialmente el *Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles*, de 1979 ("el Acuerdo de 1979") y el *Acuerdo relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el Comercio de Aeronaves Civiles al Comercio de Grandes Aeronaves Civiles* ("el Acuerdo de 1992").[18] Las CE tratan de corregir los principales errores de la comunicación de los Estados Unidos y en particular explican la importancia de los acuerdos arriba citados para la presente

[13] De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, las partes y los terceros presentaron resúmenes no confidenciales de sus comunicaciones escritas y declaraciones orales. El Grupo Especial dio traslado el 4 de marzo de 2008 de su proyecto de parte expositiva a las partes, informándolas de que tenía la intención de adjuntar a su informe los resúmenes de las comunicaciones de las partes y los terceros, como han hecho varios grupos especiales. A raíz de las observaciones recibidas el 11 de marzo de 2008, el Grupo Especial redactó una parte expositiva revisada basada en esos resúmenes, que presentó a las partes y terceros para que formularan observaciones el 20 de octubre de 2008. El Grupo Especial recibió las observaciones de los terceros el 27 de octubre de 2008 y las de las partes, tras haber accedido a la petición de prórroga de las CE, el 4 de noviembre de 2008.

[14] *Véase* http://trade.ec.europa.eu/wtodispute.

[15] *Véase* http://www.ustr.gov/Trade_Agreements/Monitoring_Enforcement/Dispute_Settlement/WTO/Section_Index.html.

[16] Resumen de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo "CE, resumen de la Primera comunicación escrita"), párrafo 14 y resumen de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo "CE, resumen de la Segunda comunicación escrita"), párrafo 3.

[17] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 14.

[18] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

diferencia. Rechazan en especial que los Estados Unidos traten de impugnar medidas que acordaron expresamente y de aplicar nuevos acuerdos retroactivamente a hechos históricos.[19]

4.4 Las CE aducen que el Acuerdo de 1979 y el Acuerdo de 1992 son pertinentes por lo que respecta a esta diferencia por las razones que se exponen a continuación.[20] En primer lugar, esos acuerdos constituyen antecedentes fácticos fundamentales y demuestran que la producción de aeronaves se ha tratado como un caso especial en el GATT y en la OMC desde que por primera vez, durante la Ronda de Tokio de negociaciones comerciales, se promulgaron normas detalladas sobre subvenciones.[21]

4.5 En segundo lugar, según las CE, estos acuerdos contienen las normas aplicables.[22] Las CE explican que el Acuerdo de 1979 fue confirmado y readoptado como acuerdo plurilateral como parte del Anexo IV al Acuerdo sobre la OMC.[23] Aunque no es un acuerdo *abarcado*, se refiere específicamente a las aeronaves e incorpora las disciplinas sobre subvenciones del Acuerdo de 1979 y del *Acuerdo sobre Subvenciones de la Ronda de Tokio*, que son pertinentes para evaluar la legalidad de las medidas anteriores a 1995 más bien que el Acuerdo SMC.[24] Tanto los Estados Unidos como las CE son partes en él. El Acuerdo de 1992 es un acuerdo bilateral entre las CE y los Estados Unidos, que se remite expresamente al Acuerdo de 1979 y lo aplica.[25] Además, según las CE, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 7 del *ESD*, el Acuerdo de 1992 forma parte del derecho aplicable en la presente diferencia, ya que las CE no lo invocan para justificar la adopción de una contramedida contra los Estados Unidos en el contexto de una diferencia más amplia, como ocurrió en el asunto *México - Refrescos*.[26] Las CE señalan que los contratos FEM para los programas A320 y A330/A340 se concluyeron durante la vigencia del *Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio*, y en todo caso deberían examinarse sobre la base de los criterios establecidos en ese acuerdo, es decir, el punto de referencia "costo para el gobierno".[27] Explican también que el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio constituye aún derecho aplicable, como se indica en el Acuerdo de 1979, que sigue en vigor. Además, con arreglo a las normas generales del derecho internacional, un hecho jurídico tiene que evaluarse sobre la base de la legislación contemporánea a él. Por tanto, en opinión de las CE, esos contratos sólo pueden evaluarse sobre la base de los criterios establecidos en el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, pero no sobre la base de las disciplinas establecidas en el Acuerdo SMC.[28]

4.6 En tercer lugar, las CE sostienen que esos acuerdos ofrecen un contexto fundamental para la interpretación de otras disposiciones aplicables, en particular las disposiciones del Acuerdo SMC invocadas por los Estados Unidos.[29] El Acuerdo de 1992 puede servir de instrumento para interpretar el Acuerdo SMC de conformidad con el párrafo 3 c) del artículo 31 de la *Convención de Viena*, dado que el Órgano de Apelación ya ha aplicado en el pasado otros acuerdos no abarcados para interpretar nociones contenidas en acuerdos abarcados.[30]

---

[19] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 2.
[20] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 5.
[21] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 15.
[22] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 15.
[23] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 15.
[24] Resumen de la Segunda declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo "CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial"), párrafo 2.
[25] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 15.
[26] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 5.
[27] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 35.
[28] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 15.
[29] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 15.
[30] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.7 Por último, las CE señalan que el Acuerdo de 1992 no sólo se adoptó para aplicar el Acuerdo de 1979 entre los Estados Unidos y las CE, sino que también constituyó una solución mutuamente convenida de una diferencia entre esas partes, que debe cuando menos dar lugar a un *estoppel* que impide a una parte en ese acuerdo rechazar sus términos. Tras haber negociado, concluido y aplicado el Acuerdo de 1992, los Estados Unidos no pueden ahora impugnar como subvenciones prohibidas o recurribles los mismos elementos de financiación a los que dieron su conformidad y a los que, de hecho, contribuyeron activamente.[31]

b) Extinción y extracción de las subvenciones

Pertinencia de la identidad del receptor o de la subsistencia del beneficio en el marco del Acuerdo SMC

4.8 Las CE aducen que al no haber demostrado en qué modo las supuestas subvenciones a otras empresas otorgan beneficios a Airbus SAS, los Estados Unidos no han podido establecer una presunción *prima facie* de infracción del Acuerdo SMC.[32] Recuerdan la observación del Órgano de Apelación de que "sólo puede decirse que existe un 'beneficio' si una persona, física o jurídica, o un grupo de personas, ha recibido de hecho algo".[33] Dicho claramente, no puede suponerse que las subvenciones abonadas a entidades que ya no existen, ni mucho menos fabrican o venden LCA, benefician a Airbus SAS, empresa que, en palabras del Órgano de Apelación no "ha recibido de hecho algo". Corresponde a los Estados Unidos demostrar que Airbus SAS "ha recibido de hecho algo".[34] Las CE explican que identidad del receptor, extinción, extracción e incluso "transferencia" son formas diferentes de referirse al mismo principio. Los Estados Unidos denominan a ese principio "subsistencia del beneficio". En realidad, consiste en el requisito de que la empresa que se beneficia de la subvención esté identificada.[35] Las CE añaden que, según la jurisprudencia, corresponde a los Estados Unidos la carga de probar la "subsistencia del beneficio" derivado de las supuestas subvenciones a entidades distintas de Airbus SAS, la actual fabricante de las LCA europeas, a Airbus SAS.[36] Según las CE, incumbe a los Estados Unidos -como parte reclamante- demostrar lo que alegan. El hecho de que las CE hayan puesto de relieve determinados hechos, a los que los Estados Unidos deberían haber hecho referencia, acerca de determinadas transacciones, que se describen más adelante, no desplaza la carga de la prueba.[37]

4.9 Las CE señalan que el principal argumento de los Estados Unidos parece ser que "en un análisis del perjuicio grave es necesario establecer que el producto de que se trate está subvencionado, pero no que el receptor de la subvención es una empresa y no otra". En opinión de las CE, la argumentación de los Estados Unidos pasa por alto un determinado número de etapas esenciales. Las CE explican que puede considerarse que un producto está directamente subvencionado cuando se paga una cuantía sobre cada artículo producido o vendido. Sin embargo, cuando se paga una subvención a una persona antes de que los productos se produzcan o se vendan, o independientemente de su producción o venta, para establecer que los bienes producidos o vendidos por esa persona están subvencionados primero es necesario establecer que se ha otorgado un beneficio al productor o vendedor del producto. Como aclaró el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, "un 'beneficio'

[31] Resumen de la Primera declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo "CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial"), párrafo 2.

[32] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafos 16 y 18.

[33] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 52, *donde se cita* el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 154.

[34] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 52.

[35] Resumen de la declaración final de las Comunidades Europeas en la segunda reunión del Grupo Especial (en lo sucesivo "CE, resumen de la Segunda declaración confidencial final"), párrafo 4.

[36] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 3.

[37] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

no existe en abstracto, sino que debe ser recibido por un beneficiario o un receptor, que disfruta de él".[38]

4.10 Teniendo en cuenta ese criterio, las CE aducen que al analizar en este caso las supuestas subvenciones es preciso identificar con exactitud a los receptores.[39] Según las CE, los Estados Unidos no abordan en absoluto esta cuestión en su Primera comunicación escrita y tratan de encubrirla utilizando a veces el término "Airbus" para abarcar muchas entidades distintas.[40]

4.11 Las CE consideran que los requisitos del Órgano de Apelación que hemos examinado *supra* revisten la máxima importancia en la presente diferencia, habida cuenta del enfoque adoptado por los Estados Unidos para demostrar los efectos desfavorables. Los Estados Unidos aducen que el principal perjuicio de las medidas impugnadas estriba en que proporcionan ayuda en efectivo a Airbus SAS, lo que permite a ésta rebajar el precio de las aeronaves. No obstante, en el caso de muchas de las medidas impugnadas por los Estados Unidos han "recibido de hecho" el efectivo otras entidades distintas de Airbus SAS, entidades que ya no existen, y mucho menos fabrican o venden LCA. Por consiguiente, en tanto que otras entidades distintas de Airbus SAS recibieron el efectivo, los Estados Unidos caracterizan el perjuicio como la consiguiente ayuda en efectivo que hace posible el comportamiento en materia de precios de Airbus SAS propiciado por las subvenciones. Pero el efectivo no sólo fue recibido en gran parte por entidades distintas de Airbus SAS, sino que fue recibido por esas entidades hace decenios.[41]

Pertinencia de las transacciones realizadas en condiciones de competencia y al valor justo de mercado en el marco del Acuerdo SMC

4.12 Las CE proporcionan datos acerca de una serie de transacciones, identificadas en el párrafo 311 de su respuesta a la pregunta 111, que sostienen que se realizaron en condiciones de competencia y al valor justo de mercado. Aducen que esas transacciones interrumpieron el flujo a Airbus SAS de cualesquiera cantidades recibidas por entidades distintas de Airbus SAS.[42] Añaden que esa posición, apoyada por el Japón en su comunicación en calidad de tercero, es coherente con la jurisprudencia de los grupos especiales y el Órgano de Apelación, en la que se mantiene que la existencia de una subvención tiene que determinarse evaluando el beneficio que otorga al receptor pertinente, y que no puede presuponerse que una subvención otorgada a un propietario de activos anterior otorga un beneficio a un propietario posterior.[43] A la luz de las transacciones que han identificado, las CE sostienen que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de un vínculo entre las cantidades "recibidas de hecho" hace decenios por entidades distintas de Airbus SAS y el comportamiento actual en materia de precios de esta última.[44]

4.13 Las CE aducen que el hecho de que los Estados Unidos no lo hayan demostrado entraña consecuencias para las alegaciones estadounidenses con respecto a los efectos desfavorables: los Estados Unidos consideran que el Grupo Especial podría presumir sin más que las cantidades en efectivo proporcionadas hace decenios a otras entidades distintas de Airbus SAS se traducen automáticamente hoy en una ayuda en efectivo para Airbus SAS. El Acuerdo SMC no permite esa presunción. Una serie de transacciones, realizadas en condiciones de plena competencia y por el valor

[38] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 11.
[39] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 16.
[40] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 3.
[41] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 53.
[42] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 55.
[43] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 7.
[44] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 55.

ICC suprimida donde se indica [***]

justo de mercado han interrumpido el flujo a Airbus SAS de las cantidades recibidas hace decenios por otras entidades distintas de esa empresa.[45]

4.14 A juicio de las CE, los Estados Unidos se equivocan cuando sugieren que la jurisprudencia existente sólo es aplicable a casos relacionados con derechos compensatorios. Las CE explican que los fundamentos de esos casos radican en la definición de lo que constituye una subvención, y la definición de subvención en el Acuerdo SMC es común para todo el Acuerdo. Los principios reconocidos en esa jurisprudencia son tan pertinentes para casos relacionados con efectos desfavorables como lo son para casos relacionados con derechos compensatorios.[46]

4.15 En relación con el argumento de los Estados Unidos de que las diversas transacciones que han tenido lugar en la rama de producción de LCA europea a lo largo del último decenio no pueden considerarse "privatizaciones plenas" o "cambios de propiedad" suficientes y su ulterior afirmación de que en cualquier caso no se realizaron en condiciones de libre competencia o al valor justo de mercado[47], las CE aducen que no hay en el Acuerdo SMC nada que prevea la aplicación de normas especiales a las privatizaciones y cambios de control.[48] Señalan además que el Órgano de Apelación ha sostenido que hay una presunción *refutable* de que una privatización en condiciones de libre competencia y a valor justo de mercado excluye la transferencia de beneficios del vendedor al comprador de una empresa de propiedad estatal. No obstante, observan que el Órgano de Apelación también razonó que esa presunción sería aparentemente *irrefutable* en las ventas entre entidades privadas.[49]

4.16 Las CE añaden que la jurisprudencia de la OMC reconoce también que los beneficios de una subvención se extinguen en casos de venta de una parte de una empresa. En el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 examinó la imposición por los Estados Unidos de derechos compensatorios a una empresa que se había vendido por partes, habiéndose realizado toda la venta, salvo una pequeña fracción, en condiciones de libre competencia. En aquel caso, la autoridad investigadora de los Estados Unidos había constatado que la venta del 5,16 por ciento de las acciones de la empresa a empleados suyos a precios inferiores al valor justo de mercado "no extinguió determinadas subvenciones asignables, no recurrentes, anteriores a la privatización" en lo concerniente a esa parte de la empresa. Como consecuencia de ello, la autoridad investigadora estadounidense constató que "el 5,16 por ciento del beneficio asignado anterior a la privatización no se había extinguido", mientras que "se constató que el 94,84 por ciento restante del beneficio asignado había sido extinguido".[50] El Grupo Especial razonó que una porción o "segmento" de las subvenciones efectivamente se transfirió a los compradores del 5,16 por ciento de la empresa y constató también, en consonancia con la realidad económica y el sentido común, que este enfoque impedía imputar al comprador de ese segmento la cuantía íntegra de la subvención. En consecuencia, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que no era admisible no tener en cuenta la naturaleza parcial de la privatización, ya que el "beneficio" estaría limitado necesariamente a la porción de la subvención inicial que la venta no había extinguido. Las CE aducen que no hay ninguna base económica ni ningún fundamento en el texto del Acuerdo para limitar este enfoque "por segmentos" a los casos de privatización parcial y no aplicarlo también a las ventas entre entidades privadas. Con independencia de que se trate de una

[45] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 3.
[46] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 8.
[47] Resumen de la declaración final de las Comunidades Europeas en la primera reunión del Grupo Especial (en lo sucesivo "CE, resumen de la Primera declaración confidencial final"), párrafo 2, donde se cita Estados Unidos, declaración oral, párrafos 115 a 125.
[48] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 2.
[49] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 19.
[50] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 20.

ICC suprimida donde se indica [***]

venta entre entidades privadas o de una entidad pública a otra privada, la venta en condiciones de competencia y al valor justo de mercado de una parte de una empresa impide la transferencia de la parte correspondiente de cualquier beneficio que el vendedor pudiera haber disfrutado del vendedor al comprador.[51] (Las CE señalan, no obstante, que, aunque el Órgano de Apelación declaró que había una presunción *refutable* de que una privatización en condiciones de competencia y a valor justo de mercado impide la transferencia del beneficio del vendedor al comprador de una empresa de propiedad estatal, esa presunción sería aparentemente *irrefutable* en las ventas entre entidades privadas.[52])

4.17 Las CE aducen que en la serie de transacciones que han identificado se produjo la extinción o extracción de los beneficios que habría podido sostenerse que se habían otorgado a Airbus SAS. Con arreglo a las normas estadounidenses e internacionales de contabilidad, el comprador de una empresa está obligado a ajustar el saldo de cualquier préstamo con un tipo inferior al del mercado para reflejar el tipo de interés del mercado, lo que implica el reconocimiento de que el vendedor extrajo el valor del préstamo a un tipo inferior al del mercado en el precio de la empresa. Dicho de otra forma, esas normas reconocen que el beneficio de un préstamo a un tipo inferior al del mercado sigue recayendo en el **vendedor** y no se transfiere al **comprador**.[53]

4.18 Las CE afirman que el resultado de las transacciones identificadas en el párrafo 311 de la respuesta de las CE a la pregunta 111 es que han sido ya "retiradas" en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC cualesquiera subvenciones anteriores.[54] Según las CE, aun en el caso de que los Estados Unidos pudieran establecer la existencia de infracciones de las Partes II o III del Acuerdo SMC como consecuencia de las supuestas subvenciones, las CE ya habrían, mediante esas transacciones, garantizado el "retiro" de esas subvenciones, y en consecuencia adoptado cualquier medida correctiva que pudieran requerir los Estados Unidos al amparo del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7.[55]

Características específicas de las transacciones identificadas por las CE

4.19 Las CE se centran en varias transacciones importantes, que se enumeran en el párrafo 311 de su respuesta a la pregunta 111. Aducen que, como consecuencia de esas transacciones, a lo largo de los últimos ocho años, la rama de producción de LCA de las CE se ha consolidado mediante una serie de privatizaciones, ventas privadas, ofertas públicas y extracciones de liquidez. Actualmente un 79,26 por ciento de EADS y, en consecuencia, de Airbus SAS, está en manos privadas. El proceso de consolidación de la producción de LCA de las CE se ha desarrollado mediante una serie de transacciones en condiciones de libre competencia y al valor justo de mercado que garantizaron que no pudiera transferirse ningún beneficio de los vendedores a los nuevos propietarios.[56]

4.20 Las CE explican que la creación de EADS sirvió necesariamente para extinguir, extraer o reembolsar cualesquiera "beneficios" obtenidos por ASM, CASA y DASA como consecuencia de las supuestas subvenciones impugnadas por los Estados Unidos en la presente diferencia. En Francia, un 50 por ciento de cualesquiera subvenciones que hubiera obtenido Aérospatiale se extinguieron con la creación, en 1999, de ASM y la consiguiente venta de activos a Lagardère y al público en general. En España, CASA reembolsó al Gobierno 342,4 millones de euros en efectivo, reduciendo el valor de la empresa en un 26 por ciento. En Alemania, DaimlerChrysler, al poner fin a sus actividades Airbus,

[51] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 217-219.
[52] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 213-215.
[53] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 56.
[54] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 3.
[55] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 26.
[56] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 22.

ICC suprimida donde se indica [***]

extrajo en 2000 de DASA, para uso en actividades no relacionadas con LCA, 3.133 millones de euros de liquidez, una cuantía igual al 34,5 por ciento del valor de la empresa. Los Estados Unidos no han alegado concretamente que el valor actual neto del beneficio de cualesquiera subvenciones recibidas por CASA o DASA antes de 2000 habría superado esas cantidades, ni podrían sostener tal alegación. En consecuencia, el límite máximo de cualesquiera subvenciones de que hubiera disfrutado EADS en el momento de su creación habría sido un 50 por ciento de cualesquiera beneficios por subvenciones de ASM en 2000.[57]

4.21 Las CE añaden que desde ese momento, los beneficios adicionales de las supuestas subvenciones han sido extraídos mediante la venta de acciones de EADS en conjunción con i) la oferta pública inicial de julio de 2000 (6,47 por ciento más 9,95 por ciento); ii) la venta, en enero de 2001, de más acciones por el Estado francés (0,93 por ciento) y por Lagardère (2,07 por ciento); y iii) la venta, en julio de 2004, de un 2,75 por ciento por DaimlerChrysler. Dado que Airbus SAS no se creó hasta julio de 2001, y dado que EADS poseía el 80 por ciento de Airbus SAS en el momento de realizarse la venta de julio de 2004, ello equivale a la extracción de otro 21,62 por ciento de cualesquiera supuestos beneficios por subvención de que Airbus SAS aún disfrutara en junio de 2004.[58]

4.22 A lo largo de 2006, los accionistas fundadores Lagardère y DaimlerChrysler vendieron cada uno un 7,5 por ciento de EADS y BAE Systems vendió su participación del 20 por ciento en Airbus SAS. Dado que en el momento de realizarse las ventas de Lagardère y DaimlerChrysler EADS poseía el 80 por ciento de Airbus SAS, sus transacciones sirvieron para extinguir un 12 por ciento de cualesquiera beneficios de supuestas subvenciones de que disfrutara Airbus SAS. Consideradas conjuntamente, esas tres ventas sirvieron para extraer un 32 por ciento más de cualesquiera beneficios por supuestas subvenciones de que Airbus SAS aún disfrutara en 2006.[59]

4.23 Con respecto a las transacciones que han identificado, las CE consideran que los Estados Unidos exponen erróneamente el argumento de las CE como si lo que se alegara es que "las transacciones relacionadas con el establecimiento de Airbus SAS" extinguen o extraen cualesquiera subvenciones otorgadas en el pasado. Las CE explican que el establecimiento de Airbus SAS es un antecedente importante, pero no es una de las transacciones, identificadas en el párrafo 311 de su respuesta a la pregunta 111, que extinguen las supuestas subvenciones.[60]

4.24 Las CE consideran también que los Estados Unidos afirman incorrectamente que dos de las transacciones analizadas por las CE no se realizaron en condiciones de libre competencia y/o al valor justo de mercado.[61] En primer lugar, con respecto al ejercicio de una opción de venta por BAE Systems, los Estados Unidos afirman que constituyó "exactamente lo contrario de una privatización realizada en condiciones de libre competencia y al valor justo de mercado". Las CE aportan datos de la transacción que, según aducen, demuestran que el ejercicio de su opción de venta por BAE Systems y la negociación del precio al que se ejercitó esa opción se realizaron enteramente en condiciones de libre competencia y al valor justo de mercado.[62] En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que la privatización de Aérospatiale no se realizó en condiciones de libre competencia y al valor justo de

[57] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 23.
[58] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 24.
[59] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 25.
[60] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 9.
[61] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 10.
[62] Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo "CE, Segunda comunicación escrita"), párrafo 98. *Véase también* CE, respuesta a la pregunta 113 del Grupo Especial, párrafos 321-324.

ICC suprimida donde se indica [***]

mercado basándose en un artículo de prensa que apareció siete años después de que se concluyera la transacción y en observaciones de dos legisladores franceses que, según las CE, se citan fuera de contexto. Las CE consideran que los Estados Unidos han prescindido de las evaluaciones contemporáneas de Aérospatiale que fueron realizadas por diversos bancos de inversión, así como del hecho de que la transacción supuso una oferta pública de acciones de Aérospatiale (o, más bien, de ASM) en la Bolsa de París ante la mirada atenta de los asesores financieros y contables más prestigiosos del mundo.[63]

4.25 Las CE responden también a la afirmación de los Estados Unidos de que varias de las transacciones enumeradas en el párrafo 311 de la respuesta de las CE a la pregunta 111 no representan "ventas reales de acciones". Los argumentos de los Estados Unidos se refieren a la venta en julio de 2004 por DaimlerChrysler de una participación del 2,75 por ciento en EADS, así como a la venta en abril de 2006 por DaimlerChrysler y Lagardère del 7,5 por ciento cada uno de sus acciones en EADS. Con respecto a la transacción de Lagardère, las CE señalan que Lagardère concluyó en abril de 2006 un acuerdo vinculante para vender sus acciones.[64] Con respecto a las transacciones de Daimler, las CE señalan que los archivos de la Comisión de Valores y Bolsa de los Estados Unidos las caracterizan como transacciones que reducen el "porcentaje legal de participación en la propiedad" de EADS.[65]

4.26 Las CE rechazan también el argumento de los Estados Unidos de que deben descartarse algunas de las transacciones enumeradas en el párrafo 311 de la respuesta de las CE a la pregunta 111 porque tuvieron lugar después del establecimiento del Grupo Especial. Señalan que en *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, el Órgano de Apelación rechazó un argumento similar de los Estados Unidos y aclaró que "{l}as pruebas que respaldan una alegación en la que se impugnan medidas que están comprendidas en el mandato de un grupo especial pueden ser anteriores o posteriores al establecimiento del grupo especial". A juicio de las CE, abstenerse de tener en cuenta el impacto de hechos posteriores al establecimiento del Grupo Especial en relación con las transacciones que han puesto de relieve las Comunidades Europeas sería incompatible con la obligación que impone el artículo 11 del ESD de hacer una evaluación objetiva de los hechos.[66]

4.27 En relación con el argumento de los Estados Unidos de que el enfoque de las CE significaría que las subvenciones a empresas que cotizan en bolsa "estarían constantemente en proceso de extinción" por razón de la actividad bursátil cotidiana, las CE destacan que no han sostenido en el presente procedimiento que la actividad bursátil cotidiana relacionada con acciones de EADS extinga subvenciones anteriores. Explican que lo que han reprochado a los Estados Unidos es que no hayan abordado la importancia que reviste la enajenación por grandes accionistas institucionales de participaciones identificadas concretamente que se indican en el párrafo 311 de las respuestas de las CE. Según las CE, esas transacciones hacen patente que otras empresas distintas de Airbus SAS se benefician de las eventuales subvenciones y en algunos casos que el monto de cualquier eventual subvención ha sido reembolsado al gobierno.[67]

4.28 Dos de las transacciones enumeradas en el párrafo 311 de la respuesta de las CE a la pregunta 111 son extracciones de liquidez realizadas por el Estado español y Daimler antes de la contribución de activos LCA de CASA y DASA, respectivamente, a EADS. Las CE aducen que el trato que se da en la OMC al cambio de propiedad se basa en un principio económico de sentido

[63] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 99 y 559-563. *Véase también* CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 65-75.
[64] CE, respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 231.
[65] CE, respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 232.
[66] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 61-63.
[67] CE, resumen de la Segunda declaración confidencial final, párrafo 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

común: que el valor de una empresa refleja el valor residual de las subvenciones que puede haber recibido. Cuando se elimina de una empresa el valor residual de una subvención, el valor de esa empresa se reduce proporcionalmente. En consecuencia, las CE afirman que las extracciones de liquidez del Estado español y Daimler extrajeron el valor residual de las subvenciones que quedaban, con lo que las supuestas subvenciones dejaron de potenciar los balances de CASA y DASA.[68]

4.29 Las CE indican que los Estados Unidos aducen que no hay razones para creer que la cuantía de cualquier subvención extinguida por las extracciones por el Estado español y Daimler es igual a la cuantía total de las extracciones y que según los Estados Unidos esto "presupone inexplicablemente que cada dólar sacado de los libros de una entidad subvencionada ... es un dólar de subvención".[69] Según las CE, este argumento no da en el blanco. Por ejemplo, en la formación de EADS, Daimler transfirió activos con valor suficiente para adquirir una participación del 30 por ciento en la empresa. Como DASA tenía un valor superior en 3.100 millones de marcos alemanes a lo necesario para adquirir la participación acordada, Daimler extrajo 3.100 millones de marcos alemanes en efectivo de la empresa. Si DASA se benefició en el pasado de algunas subvenciones, el beneficio de esas subvenciones existirá en forma de ampliación del balance de DASA. Al extraer efectivo del balance de DASA, Daimler extrajo necesariamente una parte proporcional del valor que podía haber estado presente como consecuencia de cualesquiera subvenciones otorgadas en el pasado. La afirmación de los Estados Unidos de que las CE no pueden identificar la fuente de la extracción es engañosa.[70]

4.30 Sencillamente, "de no ser" por la supuesta subvención, CASA y DASA habrían tenido un valor menor. De no ser por las extracciones, el valor de esas supuestas subvenciones habría seguido beneficiando a CASA y DASA y habría estado disponible para que los compradores lo utilizaran y explotaran para estimular los efectos desfavorables alegados por los Estados Unidos. Cuando sus vendedores retiraron efectivo de esas entidades antes de la venta, los pagos correspondientes sirvieron necesariamente para extraer de la empresa cualquier valor del que de no ser por esa extracción se habría beneficiado, garantizando que cualquier contribución financiera en litigio no otorgara ya un beneficio en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC y/o que cualesquiera subvenciones hasta el monto de esos pagos no estuvieran ya disponibles para producir los efectos desfavorables alegados por los Estados Unidos.[71]

4.31 Las CE aducen que no están obligadas a probar la existencia de una vinculación entre, por ejemplo, cada euro de extracción en efectivo del Estado español y cada euro de valor aportado a CASA por las supuestas subvenciones anteriores, pero que si ello fuera necesario, esa obligación debe también afectar a la carga que incumbe a los Estados Unidos. En tal caso, los Estados Unidos deberían estar, de forma análoga, obligados a probar (y no a suponer simplemente) que cada euro de las supuestas subvenciones, no importa a quién se concediera y para qué fines, ni cuánto hace que se recibió, permite actualmente a Airbus SAS bajar el precio de cada una de las aeronaves que ofrece en venta. En ese supuesto, los Estados Unidos estarían en realidad obligados a probar una "subsistencia del beneficio" de las supuestas subvenciones concedidas hace decenios a entidades distintas de Airbus SAS, la actual empresa fabricante de las LCA europeas, a esa empresa, así como la subsistencia de la incidencia de ese beneficio en el actual comportamiento de Airbus SAS en materia de precios.[72]

[68] CE, respuesta a la pregunta 112 del Grupo Especial, párrafos 317 y 318.
[69] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 4, donde se cita Estados Unidos, declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 124.
[70] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 5.
[71] CE, respuesta a la pregunta 112 del Grupo Especial, párrafo 315.
[72] CE, respuesta a la pregunta 201 del Grupo Especial, párrafo 254.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.32 Las CE aducen también que no es necesario considerar las extracciones en efectivo como reembolsos de la subvención para que esas extracciones extingan cualesquiera subvenciones anteriores. El reembolso de una subvención al gobierno que la concede es una de las formas de retirar la subvención, pero no la única. El Órgano de Apelación ha interpretado que el término "retirar" en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC significa "suprimir" o "eliminar". La extracción del valor subvencionado de CASA y DASA equivale a "suprimir" o "eliminar" la contribución de las supuestas subvenciones anteriores que incrementan el valor de la empresa.[73]

c) Ámbito temporal del Acuerdo SMC

4.33 Las CE aducen que los préstamos FEM proporcionados en apoyo de las aeronaves A300, A310 y A320, así como la mayoría de los préstamos FEM para el programa A330/A340 no están comprendidos en el ámbito temporal de aplicación del Acuerdo SMC.[74] Consideran que, en cualquier caso, esos contratos no causan ningún efecto desfavorable actual.[75]

4.34 Por último, las CE indican que los Estados Unidos se abstienen de señalar que el Acuerdo SMC no entró en vigor hasta el 1º de enero de 1995 y no explican cómo se esperaba que los gobiernos de las CE previeran la existencia de sus disposiciones al proporcionar financiación en el decenio de 1980.[76]

4.35 Según las CE, las medidas anteriores a 1995 no están comprendidas en el ámbito temporal de aplicación del Acuerdo SMC debido a la prohibición de la aplicación retroactiva de las normas consagrada en el artículo 28 de la *Convención de Viena*. Las CE añaden que terceros participantes han confirmado que del Acuerdo SMC no se desprende una intención diferente por lo que respecta a subvenciones específicas. Además, las medidas impugnadas por los Estados Unidos son actos que se han perfeccionado. Y aunque no fuera así, los Estados Unidos no han logrado demostrar que medidas anteriores a 1995 otorguen beneficios después de 1994.[77]

2. Argumentos de los Estados Unidos

a) Pertinencia de otros acuerdos internacionales relacionados con aeronaves

4.36 Los Estados Unidos aducen que las CE tratan erróneamente de que el Grupo Especial analice las alegaciones de los Estados Unidos con respecto a la Ayuda para emprender proyectos con arreglo a normas establecidas en acuerdos que no son acuerdos abarcados.[78] Observan que las CE se refieren al Acuerdo SMC casi como si fuera algo accesorio y piden al Grupo Especial que centre su atención en acuerdos que, como el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio y el Acuerdo de 1992, no son acuerdos abarcados y no están comprendidos en su mandato.[79] Según los Estados Unidos, la teoría de las CE de que el Grupo Especial debe examinar la Ayuda para emprender proyectos para el A320, el A330 y el A340 en el marco del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio carece de fundamento, porque el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio no es un acuerdo abarcado. Las CE reconocen que los Gobiernos participantes en Airbus no trataban de obtener rendimiento

[73] CE, respuesta a las preguntas 198, 200 y 201 del Grupo Especial, párrafos 235, 245-248 y 251.
[74] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 34.
[75] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 14.
[76] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 2.
[77] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 4.
[78] Resumen de la Segunda declaración oral no confidencial de los Estados Unidos (en lo sucesivo "Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial"), párrafo 7.
[79] Resumen de la declaración final de los Estados Unidos en la primera reunión del Grupo Especial (en lo sucesivo "Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final"), párrafo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

comercial de la Ayuda para emprender proyectos concernientes a esas aeronaves, pauta que es la pertinente de conformidad con el Acuerdo SMC de la Ronda Uruguay.[80]

4.37 Los Estados Unidos señalan además que, al aducir que el Grupo Especial debe examinar la Ayuda para emprender proyectos para el A330-200, el A340-500/600 y el A380 en el marco del Acuerdo de 1992, las CE pretenden que se interprete y aplique el Acuerdo de 1992, a pesar de que en *México - Impuestos sobre los refrescos* el Órgano de Apelación afirmó claramente que los grupos especiales no pueden pronunciarse sobre diferencias que no tienen lugar en el marco de la OMC.[81] Según los Estados Unidos, las CE olvidan que los acuerdos abarcados enumerados en el Apéndice 1 del ESD constituyen la base, no sólo para recurrir al sistema de solución de diferencias, sino también para resolver las diferencias en el marco de ese sistema.[82]

4.38 En lo que respecta al argumento de las CE de que el Acuerdo de 1992 forma parte de las normas aplicables en la presente diferencia de conformidad con el párrafo 2 del artículo 7 del ESD, los Estados Unidos señalan que ese párrafo no proporciona ningún fundamento para adoptar ese enfoque y explican que exige únicamente que los grupos especiales consideren los acuerdos abarcados.[83] Los Estados Unidos se han remitido también a los argumentos formulados sobre esas cuestiones en el contexto de la solicitud de resoluciones preliminares presentada por las CE.[84]

4.39 En relación con el argumento de las CE acerca del *estoppel*, los Estados Unidos aducen que los Miembros de la OMC no han acordado regular la aplicación de lo que las CE denominan "*estoppel*" en el marco del sistema de solución de diferencias de la OMC. Los informes de grupos especiales y del Órgano de Apelación a los que las CE se remiten no sólo no respaldan su posición sino que de hecho la socavan, en cuanto que no reconocen la aplicabilidad del "*estoppel*" en el sistema de solución de diferencias de la OMC. Además, incluso en virtud de sus propios términos, el argumento de las CE relativo al "*estoppel*" derivado del Acuerdo de 1992 debe rechazarse. Entre otros elementos que demuestran que no hay fundamento alguno para invocar el "*estoppel*" cabe destacar el quinto considerando del Acuerdo de 1992, en el que se expresa la "intención [de las partes] de actuar sin perjuicio de sus derechos y obligaciones en virtud del GATT y de otros acuerdos internacionales negociados bajo los auspicios del GATT".[85]

4.40 Los Estados Unidos explican que no han entrado a discutir el argumento de las CE relativo al fondo del Acuerdo de 1992, porque ese Acuerdo no es pertinente a la presente diferencia.[86]

b) Extinción y extracción de las subvenciones

4.41 Los Estados Unidos señalan que, como defensa, las CE aducen que determinadas transacciones han extinguido las subvenciones a Airbus.[87] Observan que las CE han puesto de relieve

[80] Resumen de la Primera declaración oral no confidencial de los Estados Unidos (en lo sucesivo "Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial"), párrafo 3.

[81] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 4.

[82] Resumen de la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos (en lo sucesivo "Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita"), párrafo 4.

[83] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 7.

[84] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 25 y nota 31 (donde se hace referencia a Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada de una resolución preliminar (29 de noviembre de 2006), párrafos 29-51).

[85] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 5.

[86] Resumen de las observaciones de los Estados Unidos sobre la Segunda declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo "Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial"), párrafo 1.

[87] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 15.

ICC suprimida donde se indica [***]

varias transacciones que a su juicio tuvieron el efecto de eliminar las subvenciones a Airbus. Aducen que, sin embargo, ninguna de esas transacciones conllevaba una transferencia de "toda o sustancialmente toda" la entidad subvencionada a intereses privados, y ninguna entrañaba la renuncia a una "participación de control en el productor privatizado". Por tanto, no es necesario que el Grupo Especial estudie si la privatización podría haber extinguido las subvenciones aquí en litigio, ni debe hacerlo. Los Estados Unidos consideran que los argumentos de las CE sobre "extinción" y "extracción" carecen de fundamento.[88]

4.42 En lo que respecta a la extinción, los Estados Unidos señalan que las CE han tratado de apoyarse en informes de grupos especiales y del Órgano de Apelación sobre diferencias en el contexto de los derechos compensatorios, concernientes a los efectos de una privatización plena en las subvenciones anteriores a la privatización. Esos informes justifican la afirmación de que, en el contexto de los derechos compensatorios, una privatización plena puede dar lugar a la extinción de las subvenciones anteriores a la privatización cuando ésta conlleva la venta de toda o sustancialmente toda la entidad subvencionada, en condiciones de competencia y al valor justo de mercado, y cuando el vendedor renuncia al control de la entidad. Dado que las transacciones citadas por las CE no satisfacen esos criterios, los informes no respaldan sus argumentos.[89]

4.43 Los Estados Unidos han señalado que "aunque puede ser necesario un análisis de la 'transferencia' en otros contextos -como el contexto de los derechos compensatorios (en el que es necesario cuantificar la subvención imputable a determinadas entradas de una mercancía de un determinado productor) o el contexto de una alegación que afecte a una subvención otorgada directamente a una empresa que no produce el producto en litigio ni está vinculada al productor del producto en litigio (en el que es necesario establecer que las subvenciones que benefician a la mercancía en litigio causan efectos desfavorables)- no se da esa necesidad en el contexto de determinar si las subvenciones proporcionadas directamente a los productores de la mercancía en litigio causan efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros".[90]

4.44 Además, según los Estados Unidos, las CE pasan por alto el hecho de que cuando se ha constatado en anteriores diferencias que las transacciones extinguen las subvenciones, se trataba de transacciones que no sólo se habían realizado en condiciones de plena competencia y por el valor justo de mercado, sino que entrañaban además la transferencia de todos o sustancialmente todos los activos de la entidad subvencionada y la pérdida del control por el vendedor. En relación con ello, las CE no se ocupan de las consecuencias lógicas que entraña su argumento en el caso de las subvenciones a las empresas cuyas acciones se negocian en bolsa. En la Segunda comunicación de las CE no hay nada que respalde su defensa basada en la "extracción".[91]

4.45 Los Estados Unidos consideran que el concepto de "extracción" es un invento de las CE. Señalan que las CE no han demostrado la validez de sus conceptos de extinción o de lo que denominan extracción de subvenciones, ni han demostrado la existencia de hechos que puedan respaldar sus teorías.[92]

4.46 En primer lugar, los Estados Unidos señalan que si bien las CE hacen vagas referencias al "trato que la OMC da al cambio de propiedad", "la prueba por lo que respecta a la extracción de efectivo" y "las normas establecidas de la OMC", en ningún momento indican en qué parte del Acuerdo SMC se hace referencia a ese "trato", esa "prueba" o esas "normas". A juicio de los Estados

[88] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 17.
[89] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 73.
[90] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 122 del Grupo Especial, párrafo 384.
[91] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 15.
[92] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 18.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos, no lo hacen porque no pueden hacerlo. En segundo lugar, los Estados Unidos señalan que las CE afirman que "la prueba por lo que respecta a la extracción de efectivo es una prueba 'de no ser por'", aunque el Acuerdo SMC no contiene tal prueba, y en otras partes las CE han insistido en que se interprete y aplique el texto realmente usado en el Acuerdo. En tercer lugar, destacan que como no hay ningún texto de un tratado que respalde su argumento, las CE hacen referencia en lugar de ello a lo que denominan "sentido común económico", pero no presentan ninguna cita de un libro de texto o cualquier otra cosa que respalde ese "sentido común económico". En efecto -explican los Estados Unidos- las CE inventan una norma de contabilidad especial con arreglo a la cual cuando una entidad subvencionada transfiere efectivo a la cuenta de su propietario el dinero transferido se atribuye primero a cualesquiera subvenciones proporcionadas a la entidad, y sólo se atribuye a inversiones no subvencionadas cuando la cantidad transferida alcanza la cuantía de las subvenciones anteriores a la transferencia.[93]

4.47 Más fundamentalmente, aducen los Estados Unidos, la teoría de las CE sobre la "extracción" se apoya en una supuesta separación entre una empresa y sus accionistas -precisamente la separación a la que las CE se opusieron con éxito en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*. Si es cierto que el dinero sacado del bolsillo de un propietario equivale a dinero sacado de la empresa, lo que posibilitaría eliminar las subvenciones concedidas a la empresa, lo contrario tendrá que ser cierto: el dinero que simplemente se desplaza desde la empresa al bolsillo del propietario no ha abandonado realmente la unidad empresa-accionista. Es más, con arreglo a los argumentos de las CE parecería que una empresa "extrae" subvenciones cada vez que recompra acciones o paga dividendos a sus accionistas -dos tipos de transacciones que conllevan una transferencia de efectivo de la empresa a sus propietarios-. Sin embargo, si esto fuera así, habría numerosas oportunidades de eludir el Acuerdo SMC.[94]

4.48 En lo que respecta al argumento de las CE sobre la "extinción", los Estados Unidos señalan que se basa en cuatro conjuntos de transacciones: i) la fusión empresarial de 1999 entre Aérospatiale y Matra Hautes Technologies ("Matra"); ii) la creación en 2000 de EADS; iii) el ejercicio por BAE de su opción de venta en 2006; y iv) las ofertas de pequeñas cantidades de acciones de EADS entre 2000 y 2007. Tal como ha reconocido la propia Comisión Europea, las transacciones que dieron lugar a la creación de EADS y Airbus SAS no "afectaron a la calidad o la naturaleza del control de Airbus". Representaron únicamente "una reestructuración y racionalización de la asociación jurídica existente entre las partes {que anteriormente habían coordinado sus actividades Airbus por intermedio de Airbus GIE}". Además, es significativo que las CE, cuando se les preguntó cómo respondían a la afirmación de los Estados Unidos de que "ninguna de las transacciones [pertinentes] conllevaba una transferencia de 'toda o sustancialmente toda' la entidad subvencionada a intereses privados" simplemente hicieron caso omiso de las palabras "toda o sustancialmente toda".[95]

4.49 Los Estados Unidos afirman que aparte de los vicios conceptuales del argumento de las CE, algunas de las transacciones que alegan que dieron lugar a la extinción de subvenciones tuvieron lugar después del establecimiento del Grupo Especial[96] y, en consecuencia, no afectan a la resolución de esta diferencia.[97] Señalan que el informe del Órgano de Apelación en *CE - Determinadas cuestiones aduaneras* no respalda la utilización por las CE como fundamento de esas transacciones. En ese asunto, el Órgano de Apelación declaró que es admisible remitirse a hechos posteriores al establecimiento del grupo especial como prueba para confirmar la existencia de hechos que se ha

[93] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 76.
[94] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 77.
[95] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 74.
[96] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 4.
[97] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 75.

ICC suprimida donde se indica [***]

alegado que existían en el momento de ese establecimiento. En el presente asunto, las CE no citan las transacciones en cuestión por su valor probatorio, sino para sentar la tesis errónea de que extinguieron las subvenciones preexistentes.[98]

4.50 Además, varias de las transacciones ni siquiera representan ventas reales de acciones. Los Estados Unidos ponen también de relieve que todas las transacciones posteriores al establecimiento del Grupo Especial y todas menos una de las restantes transacciones que las CE aducen "extinguieron" partes de las subvenciones a Airbus conciernen a entre un 1 por ciento y como máximo un 9,95 por ciento de las acciones de las entidades en cuestión. En otras palabras, afectaron a significativamente menos de "todas o sustancialmente todas" las acciones de esas entidades. Los Estados Unidos señalan además que ninguna de las transacciones citadas por las CE dio lugar a que el vendedor "ya no {tuviera} una participación de control" en la empresa pertinente. Los Estados Unidos consideran que las CE en modo alguno han demostrado que las transacciones que citan tuvieran lugar en condiciones de competencia y al valor justo de mercado.[99]

4.51 Los Estados Unidos aducen que, en el contexto de los derechos compensatorios, el Órgano de Apelación ha reconocido la posibilidad de que una subvención se extinga mediante una transacción realizada en condiciones de plena competencia por el valor justo de mercado que implique la transferencia de todos o sustancialmente todos los activos de la entidad subvencionada y la cesión del control. A juicio de los Estados Unidos, las CE piden al Grupo Especial que modifique esos principios -y no, como afirman las CE, que los amplíe- de modo que deje de ser pertinente el hecho de que la transacción de que se trate implique o no la transferencia de todos o sustancialmente todos los activos de la entidad subvencionada o la cesión del control.[100]

4.52 Los Estados Unidos señalan también que las CE han criticado el informe de la Sra. Lauren D. Fox acerca de la transacción que implicó la fusión de Aérospatiale y Matra y la consiguiente emisión de acciones representativas de una participación minoritaria en el capital. Explican que el informe Fox pone de manifiesto que los informes de diversos bancos de inversión no demuestran que la transacción se realizara en condiciones de plena competencia ni por su valor justo de mercado. Al criticar a Fox, las CE (en el párrafo 71 de su Segunda declaración oral no confidencial) citan equivocadamente su informe. El texto completo citado es el siguiente: "<u>En las situaciones en que se cuenta con un conocimiento interno de datos financieros históricos detallados y hay acceso a la dirección para debatir las tendencias probables</u>, el indicador más fiable del valor económico subyacente a largo plazo para los accionistas" es el método del valor en efectivo actualizado. Las CE prescinden de toda la primera parte de la frase. Esta omisión deliberada refleja que las CE son conscientes de que los informes en los que se apoyan no se basaron en "datos financieros históricos detallados" y en "un acceso a la dirección para debatir las tendencias probables". Así pues, los informes en los que se apoyan las CE no confirman que la transacción fuera acorde con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. Esa es la conclusión a la que llega la Sra. Fox.[101]

4.53 Los Estados Unidos señalan que las CE les acusan reiteradamente de no haber demostrado que las subvenciones otorgadas a las empresas predecesoras de Airbus se transfirieron a Airbus SAS. A juicio de los Estados Unidos, ese argumento no es sino una nueva versión del argumento viciado de

[98] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 4.

[99] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 75.

[100] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 3.

[101] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

las CE sobre la "extinción". Según los Estados Unidos, las CE fingen que mediante un cambio de nombres y una reagrupación de las entidades subvencionadas la entidad resultante -Airbus SAS- emerge libre de subvenciones.[102]

4.54 Los Estados Unidos aducen que, en cualquier caso, la respuesta al falso argumento de las CE sobre la transferencia fue resumida por la propia Comisión Europea en 2000, al examinarse la creación de EADS. La Comisión dijo lo siguiente:

> "La mayoría de las actividades de las partes en el sector de las aeronaves comerciales ya están integradas por medio de Airbus. ... Nada indica que la operación afectará a la calidad o la naturaleza del control de Airbus. ... Por consiguiente, nada indica que la operación afectará a la posición competitiva de Airbus."[103]

En resumen, como reconoció la propia Comisión Europea, no hubo ninguna transacción económicamente significativa en el reagrupamiento que dio lugar a la creación de EADS y, en consecuencia, de la actual Airbus SAS. Se trató simplemente de unir a cuatro productores subvencionados en el marco de "una sola gestión unificada". Esta unión en el marco de una sola gestión unificada no hizo que las subvenciones integradas desaparecieran por arte de magia, como desearían las CE que el Grupo Especial creyera.[104]

4.55 Los Estados Unidos añaden que las CE parecen aducir que las transferencias de efectivo de CASA al Gobierno de España y de DASA a DaimlerChrysler eran análogas al reembolso de subvenciones, por lo que constituían retiros de subvenciones en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC. Sin embargo, según los Estados Unidos, las CE pasan por alto una importante distinción entre esas transacciones y el reembolso real de una subvención. Los Estados Unidos explican que cuando el retiro de una subvención se produce debido al reembolso, el gobierno que concedió la subvención recibe efectivo de la entidad subvencionada y no renuncia a nada en compensación. Esto no es lo que sucedió en las transacciones de CASA y DASA. Tanto el Gobierno de España como DaimlerChrysler renunciaron a algo, en el sentido de que recibieron participaciones en el capital social de EADS menores de las que habrían recibido si las transferencias de efectivo no hubieran tenido lugar.[105]

c) Ámbito temporal del Acuerdo SMC

4.56 Por último, en respuesta a los argumentos de las CE sobre el ámbito temporal del Acuerdo SMC, los Estados Unidos señalan que las CE aducen que la Ayuda para emprender proyectos para el A300, el A310 y el A320 no está comprendida en el ámbito temporal de la presente diferencia, pero siguen reteniendo pruebas pertinentes, como los contratos de Ayuda para emprender proyectos para el A300 y el A310 y la información sobre desembolsos y reembolsos correspondiente a esos modelos. Dado que se esperaba que el programa A300/A310 finalizara en julio de 2007, es probable que los saldos restantes estuvieran a punto de convertirse en donaciones, lo que podría explicar la táctica de las CE.[106]

---

[102] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 9.

[103] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 10, donde se cita la Decisión de la Comisión Europea de 11 de mayo de 2000, COMP/M.1745 - EADS, párrafos 15 y 16; *véase también* Comisión Europea, Comunicado de prensa, *La Comisión da luz verde a la creación de Airbus Integrated Company* (18 de octubre de 2000).

[104] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 11.

[105] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 78.

[106] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.57 Los Estados Unidos consideran que las CE siguen manteniendo la posición, profundamente viciada, de que una subvención no está abarcada por el Acuerdo SMC si se hizo por primera vez efectiva antes del 1º de enero de 1995. Según los Estados Unidos, las CE pasan totalmente por alto el hecho de que lo pertinente a los efectos del Acuerdo SMC no es cuándo una subvención se hizo por primera vez efectiva, sino si el Miembro que la concede está causando, como consecuencia del uso de la subvención, efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros.[107]

B. LA CUESTIÓN DE SI LA AYUDA PARA EMPRENDER PROYECTOS ES UNA SUBVENCIÓN EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO SMC

1. Argumentos de los Estados Unidos

a) La Ayuda para emprender proyectos como programa

4.58 Los Estados Unidos impugnan no sólo cada concesión específica de Ayuda para emprender proyectos, sino también el programa de Ayuda para emprender proyectos en su conjunto. Aducen que las pruebas relativas al programa de Ayuda para emprender proyectos comprenden, entre otras cosas, acuerdos intergubernamentales, los contratos de Ayuda para emprender proyectos, las instituciones intergubernamentales y las burocracias especializadas. También constituyen pruebas los compromisos "jurídicamente vinculantes" de Ayuda para emprender proyectos para el A350 XWB, así como el valor que los agentes en el mercado atribuyen a la Ayuda para emprender proyectos. La manera en que las agencias de clasificación perciben la Ayuda para emprender proyectos demuestra sin lugar a dudas que la Ayuda para emprender proyectos es un programa. "Crea expectativas en el público y entre los operadores privados", lo que demuestra que tiene "valor normativo" y que debe ser considerada como una medida por derecho propio.[108]

4.59 Los Estados Unidos sostienen que los Gobiernos participantes en Airbus han proporcionado entre el 33 y el 100 por ciento de la financiación que Airbus ha necesitado para desarrollar su familia de LCA. Cada vez que Airbus pide nuevas concesiones de Ayuda para emprender proyectos en el marco del régimen aplicable al efecto, los Gobiernos participantes en Airbus las otorgan. Como afirmó en marzo de 2000 el ex Primer Ministro francés Lionel Jospin en una intervención ante el Parlamento francés, la finalidad del otorgamiento de la ayuda es "dar a Airbus los medios para ganar la batalla contra Boeing".[109]

4.60 Los Estados Unidos explican que los orígenes del programa de Ayuda para emprender proyectos de los Gobiernos participantes en Airbus pueden rastrearse hasta 1969, cuando los gobiernos de Francia y Alemania concertaron un acuerdo para "fortalecer la cooperación europea en la esfera aeronáutica". El acuerdo de 1969 no fue sino el primero de una serie de acuerdos en los que los Gobiernos participantes en Airbus han consagrado su programa de apoyo a Airbus mediante la Ayuda para emprender proyectos. Además del acuerdo de 1969 se concertaron como mínimo cuatro acuerdos adicionales relacionados con el A300 y A310 y sus derivados, un acuerdo relativo al A320, un acuerdo relativo al A330/340, y una decisión conjunta de los Gobiernos participantes en Airbus de proporcionar Ayuda para emprender proyectos para el A380. Muy recientemente los Gobiernos participantes en Airbus asumieron compromisos jurídicamente vinculantes de proporcionar Ayuda para emprender proyectos para el A350.[110]

---

[107] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 2.

[108] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 1.

[109] Resumen de la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos (en lo sucesivo "Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita"), párrafo 7.

[110] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 8.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.61 Los Estados Unidos afirman que los Gobiernos participantes en Airbus también han creado y mantienen una serie de instituciones intergubernamentales formales que utilizan para supervisar a Airbus y para trabajar con la empresa a fin de determinar si procede, y cuándo procede, lanzar una nueva aeronave Airbus. Para los Estados Unidos, las instituciones intergubernamentales básicas son el Comité Intergubernamental de Airbus, el Comité Ejecutivo Airbus y la Agencia Ejecutiva Airbus, que los gobiernos establecieron en 1969 y que son desde entonces operacionales. Entre otras instituciones cabe citar la Conferencia de Ministros Airbus y el Grupo de Trabajo Permanente para la Financiación de Ventas.[111]

4.62 Los Estados Unidos señalan que, además de las instituciones intergubernamentales, los Gobiernos participantes en Airbus mantienen también burocracias especializadas a nivel nacional. Esas burocracias desempeñan las tareas administrativas que requieren el mantenimiento del sistema de Ayuda para emprender proyectos y la coordinación del otorgamiento de esa Ayuda a Airbus.[112] En Francia, una dependencia especial de la *Direction des Programmes Aéronautiques Civils* supervisa Airbus y el sistema de Ayuda para emprender proyectos. La denominada dependencia para "aeronaves de transportes de más de 100 asientos" participa en las instituciones intergubernamentales Airbus y administra el otorgamiento a Airbus de Ayuda para emprender proyectos para los nuevos proyectos de la empresa. El sistema de Ayuda para emprender proyectos del Reino Unido es administrado por el "equipo aeroespacial" dependiente de la Unidad Aeroespacial y de Defensa del Departamento de Comercio e Industria, que es "competente por lo que respecta a las relaciones con las empresas aeroespaciales civiles y las inversiones para emprender proyectos". En Alemania, la entidad competente para administrar el sistema de Ayuda para emprender proyectos es la Oficina del Coordinador de la Industria Aeroespacial y la Investigación Aeronáutica, dependiente del Ministerio Federal de Economía y Tecnología. En España, la administración del "sistema de anticipos reembolsables" es competencia del Ministerio de Ciencia y Tecnología. Dicho Ministerio también "participa en el Consejo de Ministros de los cuatro países, el Comité Ejecutivo {Airbus} y los restantes órganos de dirección y coordinación del sistema".[113]

4.63 Las burocracias nacionales Airbus trabajan con las instituciones intergubernamentales para "gestionar y coordinar" el sistema de Ayuda para emprender proyectos. Los Gobiernos participantes en Airbus también concluyen acuerdos con Airbus para facilitar su coordinación del sistema. Los Estados Unidos analizan un acuerdo concerniente al A380, que revela muy claramente cuáles son las pautas.[114]

4.64 Los Estados Unidos señalan que tanto la Comisión Europea como los Gobiernos participantes en Airbus han confirmado la naturaleza integrada del programa de Ayuda para emprender proyectos que utilizan para procurar el éxito de la empresa Airbus. Por ejemplo, el mismo día en que el Presidente Chirac describió el A380 como un "éxito de la política industrial europea", el Primer Ministro británico Blair describió la aeronave como "el resultado de una cooperación sin precedentes entre los cuatro países ...". Y el día después de la ceremonia, la Comisión Europea afirmó que "para la UE el A380 representa el fruto de la cooperación europea a nivel estatal". Es más, el anterior Secretario de Comercio e Industria del Reino Unido ha afirmado que el otorgamiento de Ayuda para emprender proyectos:

> "refleja la manera en que nos planteamos la política industrial. No nos mantenemos al margen, dejando todo en manos del mercado ...".[115]

[111] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 9.
[112] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 10.
[113] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 11.
[114] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 12.
[115] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 13.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.65 Los Estados Unidos sostienen que también es evidente que los Gobiernos participantes en Airbus seguirán trabajando juntos para proporcionar a Airbus Ayuda para emprender proyectos. Por ejemplo, en un informe de octubre de 2003 de la Comisión Europea sobre el futuro de la industria aeroespacial europea se afirma que los Estados miembros seguirán teniendo la "responsabilidad crucial" de "proporcionar ayuda en términos de programas de investigación y desarrollo, Ayuda para emprender proyectos reembolsable y contribuciones a los programas de la AEE ...". En mayo de 2005, la Comisión Europea defendió las perspectivas de la Ayuda para emprender proyectos para el nuevo Airbus A350 porque la Ayuda para emprender proyectos formaba "parte del entorno comercial para el desarrollo de aeronaves" en Europa. Ese mismo mes, el Ministro de Transportes francés afirmó que "el Estado francés ha prestado ayuda financiera al programa A380, y esperamos seguir haciéndolo ...".[116]

4.66 De manera análoga, en junio de 2006, un portavoz de EADS afirmó que "{l}a Ayuda para emprender proyectos es actualmente el único sistema disponible". En julio de 2006, los ministros competentes por lo que respecta a Airbus "reafirmaron su acuerdo de apoyar a Airbus para que siga innovando y desarrollando programas en un contexto de competencia internacional". Y el 14 de noviembre de 2006, el Primer Ministro francés Dominique de Villepin dijo que el papel del Estado en EADS (y, por tanto, en Airbus) es "defender una visión estratégica a largo plazo, que garantice los puestos de trabajo y el dinamismo económico de la empresa. Puedo asegurarles que el Estado desempeñará plenamente el papel que le corresponde". La situación en el mercado financiero de la empresa matriz de Airbus EADS depende de esos planes. El servicio de clasificación comercial Moody's, por ejemplo, ha explicado que al establecer la clasificación crediticia de EADS tiene en cuenta si la Ayuda para emprender proyectos sigue estando disponible.[117]

4.67 Los Estados Unidos aducen que, habida cuenta del criterio coherente y sistemático de los Gobiernos participantes en Airbus por lo que respecta a la ayuda que han concedido a Airbus desde hace más de tres decenios, de las estructuras institucionales y de las burocracias que han creado para mantener y proporcionar esa ayuda, así como de sus declaraciones y acciones relacionadas con esa ayuda, el contenido específico de su programa de Ayuda para emprender proyectos y la futura conducta que éste conllevará son evidentes. Según los Estados Unidos, los Gobiernos participantes en Airbus seguirán utilizando la Ayuda para emprender proyectos para facilitar la estrategia comercial de Airbus, sin tener en cuenta sus obligaciones en el marco de la OMC ni los efectos de las subvenciones en los Estados Unidos.[118]

4.68 Los Estados Unidos afirman que la Ayuda para emprender proyectos es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC porque conlleva una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC que otorga un beneficio que es específico para Airbus en el sentido del Acuerdo SMC.[119]

b) La Ayuda para emprender proyectos es una contribución financiera a Airbus

4.69 Los Estados Unidos señalan que el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC estipula que hay "una contribución financiera" de un gobierno cuando "la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos (por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital)" o "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos)". Según los Estados Unidos, el programa de Ayuda para emprender proyectos de los Gobiernos participantes en Airbus es una práctica gubernamental que conlleva la transferencia directa de fondos

[116] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 14.
[117] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 15.
[118] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 16.
[119] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

o posibles transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 -es decir, préstamos que dependen del éxito-. Por tanto, "hay una contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[120]

c) La Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio a Airbus

4.70 Los Estados Unidos aducen que los Gobiernos participantes en Airbus han diseñado el sistema de Ayuda para emprender proyectos de manera que beneficie a Airbus proporcionándole los fondos que necesita para desarrollar nuevos modelos de LCA, cuidadosamente adaptados para hacer frente a los costos y riesgos, extremadamente altos, del desarrollo de LCA, a tipos de interés sustancialmente inferiores a los que el mercado requeriría para financiaciones con características similares. Los Estados Unidos describen las maneras en que los Gobiernos participantes en Airbus han diseñado la Ayuda para emprender proyectos para que aísle a Airbus de esos riesgos, así como las razones por las que la financiación otorga un beneficio en el sentido del Acuerdo SMC.[121]

4.71 En primer lugar, los Estados Unidos señalan que el desarrollo de nuevos modelos de LCA es no sólo extremadamente arriesgado, sino también extraordinariamente caro. Los programas de desarrollo requieren enormes inversiones iniciales para financiar los trabajos de desarrollo que tienen que completarse antes de que puedan comenzar las entregas de aeronaves. Una vez hechas esas inversiones, si el programa fracasa es muy poco lo que puede recuperarse. En el momento en que se asume el compromiso de poner en marcha un programa LCA hay mucha incertidumbre, y es difícil predecir los precios que los diversos clientes pagarán por la aeronave a lo largo de la vida útil del programa. Dado que la inversión para el desarrollo inicial es en lo fundamental un costo a fondo perdido en que se incurre mucho antes de que se obtengan ingresos, la magnitud de esos costos no recurrentes es un elemento crucial que afecta a los riesgos y la rentabilidad prevista del programa de una aeronave. Si un programa tiene éxito, las inversiones iniciales se recuperan en última instancia con los márgenes obtenidos en cada entrega de una aeronave. Sin embargo, dada la magnitud que normalmente tienen los costos no recurrentes del programa, generalmente se necesitan cientos de ventas para que un programa cubra sus costos. Si un programa no llega a cubrirlos mediante las ventas, el resto de los costos no recurrentes tiene que registrase como pérdidas.[122]

4.72 En segundo lugar, los Estados Unidos señalan que el reembolso de la Ayuda para emprender proyectos depende del éxito. Explican que una de las principales formas en que los Gobiernos participantes en Airbus asumen los riesgos que Airbus corre al desarrollar nuevos modelos de LCA es permitiendo a Airbus que reembolse la ayuda mediante "gravámenes" sobre cada entrega del producto financiado. La Ayuda para emprender proyectos no está garantizada, y el gobierno no dispone de ningún medio para obtener el reembolso si las ventas previstas no se materializan. Por consiguiente, el reembolso "depende del éxito". Una empresa que reciba financiación "dependiente del éxito" disfruta de la evidente ventaja de no correr riesgos de pérdida. Como ha observado un especialista del Reino Unido, "la distribución de los riesgos, que es una característica distintiva de la Ayuda para emprender proyectos, otorga a Airbus una ventaja sobre un rival que depende exclusivamente de instrumentos de deuda y capital social".[123]

[120] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 18.
[121] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 19. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 5.
[122] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 20.
[123] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 21. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.73 En tercer lugar, los Estados Unidos señalan que el reembolso de la Ayuda para emprender proyectos se concentra al final del período. Según explican, los Gobiernos participantes en Airbus asumen también los riesgos de Airbus concentrando las obligaciones de reembolso al final del período. En primer lugar, las condiciones de reembolso basado en gravámenes hacen que por su propia naturaleza el reembolso esté concentrado al final del período. Una consecuencia inevitable de la vinculación del reembolso a las entregas es que los reembolsos sólo comienzan cuando comienzan las entregas. Para el programa ordinario de LCA esto normalmente significa que habrá un período de al menos cinco años entre el desembolso de la ayuda a Airbus y los primeros reembolsos (en el caso del A380 ese período se acercará más a los 10 años). En segundo lugar, los Gobiernos participantes en Airbus concentran aún más al final del período los calendarios de reembolso al permitir a Airbus que efectúe pagos aplicando gravámenes relativamente pequeños sobre las primeras entregas y pagos progresivamente mayores sólo sobre entregas posteriores. En tercer lugar, en algunos casos los Gobiernos participantes en Airbus permiten a Airbus que suprima totalmente los gravámenes en un tramo inicial de entregas.[124]

4.74 Además, los Estados Unidos afirman que la Ayuda para emprender proyectos se otorga a tipos de interés inferiores a los del mercado. Explican que los Gobiernos participantes en Airbus no obligan a Airbus a pagar un tipo de interés comercial que refleje los riesgos sustanciales que asumen en su nombre. En algunos casos, los Gobiernos participantes en Airbus han proporcionado a Airbus Ayuda para emprender proyectos libre de intereses. Los Estados Unidos señalan que, además, incluso los contratos de Ayuda para emprender proyectos que supuestamente incluyen un componente de intereses en realidad no obligan a Airbus a pagar intereses. Dado que la financiación depende del éxito, lo cierto es que los Gobiernos participantes en Airbus proporcionan la ayuda sin exigir ninguna devolución, ni siquiera del principal. El "informe Ellis", incluido como Prueba documental en la comunicación de los Estados Unidos, compara el "posible rendimiento" de la Ayuda para emprender proyectos con la rentabilidad real que el mercado comercial requeriría para una financiación con características similarmente ventajosas. Concluye que los tipos de interés de los préstamos para Ayuda para emprender proyectos son sustancialmente inferiores a los que los inversores comerciales requerirían para préstamos dependientes del éxito de proyectos específicos comparables.[125]

4.75 Los Estados Unidos señalan asimismo que la OMC ya ha constatado que la financiación del tipo de la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio. En la diferencia sobre subvenciones *Canadá - Aeronaves*, el Grupo Especial examinó financiación que era prácticamente idéntica a la Ayuda para emprender proyectos y concluyó que otorgaba un beneficio al receptor, por lo que constituía una subvención en el sentido del Acuerdo SMC. En opinión de los Estados Unidos, por las mismas razones que el Grupo Especial encargado del asunto *Canadá - Aeronaves* constató que la financiación en litigio otorgaba un beneficio al receptor, la Ayuda para emprender proyectos que los Gobiernos participantes en Airbus conceden a Airbus otorga un beneficio a Airbus.[126]

d) La Ayuda para emprender proyectos es específica

4.76 Por último, los Estados Unidos sostienen que el programa de Ayuda para emprender proyectos es específico para Airbus. Según los Estados Unidos, los Gobiernos participantes en Airbus concibieron y mantienen su programa de Ayuda para emprender proyectos en beneficio específico de Airbus. Los Estados Unidos aducen que dichos Gobiernos han utilizado el programa en forma sistemática y metódica desde su mismo comienzo con objeto de proporcionar a Airbus los medios para desarrollar una familia completa de LCA que compita con los productos estadounidenses en el mercado de LCA. Por consiguiente, a juicio de los Estados Unidos, las subvenciones de Ayuda para

[124] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 22.
[125] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 23.
[126] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 24.

ICC suprimida donde se indica [***]

emprender proyectos que Airbus ha recibido siempre han sido, y siguen siendo, específicas para Airbus en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.[127]

e) Otras cuestiones

4.77 Los Estados Unidos señalan que, en su Primera comunicación, las CE afirmaron que los Estados Unidos no habían impugnado la Ayuda para emprender proyectos "como un programa de subvención", por lo que declinaron responder a esa alegación de los Estados Unidos. No obstante, los Estados Unidos aducen que, como demostraron en su declaración en la primera reunión con el Grupo Especial y en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, esa afirmación es incorrecta.[128]

4.78 Los Estados Unidos señalan que las CE se muestran contrarias al uso de la expresión "Ayuda para emprender proyectos" que, a su juicio, es una "expresión cargada de significado"[129] y acusan a los Estados Unidos de utilizar "artificios terminológicos" en apoyo de sus argumentos.[130] Sin embargo, los Estados Unidos sostienen que son las CE quienes están usando "artificios terminológicos" al inventar una nueva etiqueta -"FEM"- para distraer la atención de la naturaleza inequívocamente sistémica de la Ayuda para emprender proyectos.[131]

4.79 Los Estados Unidos señalan también que en respuesta a la demostración por los Estados Unidos de que el programa de Ayuda para emprender proyectos es una medida diferenciada que vulnera las obligaciones que impone a las CE el artículo 5 del Acuerdo SMC, las CE combinan dos conceptos distintos, el de "medida" y el de "alegación respecto de una medida 'en sí misma'". Destacan que en lugar de examinar la cuestión de si el programa de Ayuda para emprender proyectos es una medida, las CE aducen que los Estados Unidos no han fundamentado una alegación contra la medida "en sí misma". Los Estados Unidos han puesto de manifiesto que el programa de Ayuda para emprender proyectos es una medida, incluso conforme a los factores que, según las CE, deben acreditarse. El contenido preciso de ese programa es la concesión sistemática de Ayuda para emprender proyectos en las mismas condiciones esenciales desde 1969. Los Estados Unidos aducen que el intento de las CE de negar ese hecho basándose en la existencia de diferentes tipos de interés y diferentes cuantías reembolsables en diferentes contratos de Ayuda para emprender proyectos afecta únicamente a la cuantía del beneficio otorgado. Las diferencias fundamentales que existen entre los ejemplos que las CE citan y el programa de Ayuda para emprender proyectos desmienten la afirmación de las CE de que los "instrumentos del mercado" presentan las mismas características que ese programa. Además, los Estados Unidos señalan que las CE prescinden también del considerable aparato institucional que respalda el programa de Ayuda para emprender proyectos, e interpretan erróneamente los datos que demuestran que los organismos de clasificación de riesgos son conscientes de la existencia del programa.[132]

4.80 Por último, los Estados Unidos aducen que las CE no refutan la demostración de los Estados Unidos de que el programa de Ayuda para emprender proyectos es de aplicación general y prospectiva. No afecta a esa demostración el hecho de que, en determinados casos concretos, Airbus no haya solicitado Ayuda para emprender proyectos o no haya aceptado ofertas de ayuda de ese tipo. De hecho, los Gobiernos participantes en Airbus confirmaron el carácter general y prospectivo del programa de Ayuda para emprender proyectos cuando, en respuesta a las expectativas del mercado, contrajeron compromisos "jurídicamente vinculantes" de facilitar ese tipo de ayuda para el A350.

[127] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 25.
[128] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 9.
[129] Cita de CE, Primera declaración oral, párrafo 40.
[130] Cita de CE, Primera declaración oral, párrafo 114.
[131] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 8.
[132] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

A juicio de los Estados Unidos las CE no aportan ninguna prueba que demuestre que esos compromisos no son jurídicamente vinculantes.[133]

4.81 En cualquier caso el criterio para determinar si el programa de Ayuda para emprender proyectos es una medida no es el propugnado por las CE, sino un criterio basado en el sentido corriente del término "medida" en su contexto y teniendo en cuenta el objeto y fin del Acuerdo OMC, criterio cuya aplicación debe basarse en los hechos. Con arreglo a este criterio, el Grupo Especial, aun en caso de que no coincidiera con los Estados Unidos en que el programa de Ayuda para emprender proyectos es de aplicación general y prospectiva, debería de todas formas constatar, sobre la base de la totalidad de las pruebas, que el programa constituye una medida impugnable.[134]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.82 Las CE sostienen que los Estados Unidos han presentado al Grupo Especial una argumentación mal concebida y toscamente exagerada basada en el desprecio por los acuerdos internacionales pertinentes y apoyada en hechos limitados y a menudo incorrectos.[135] Las CE inician su defensa exponiendo la historia de la rama de producción de LCA de las CE y diferenciando a sus participantes a lo largo del tiempo.[136] Entre mediados y finales del decenio de 1960 se puso claramente de manifiesto que los fabricantes individuales de LCA de las CE, en gran parte debido al éxito de la política industrial estadounidense encaminada a socavar sus ofertas separadas de productos, no podían tener éxito por sí solos. Esas empresas tenían dificultades para recuperar los elevados costos de desarrollo asociados a sus distintos programas de LCA, en parte también porque aunque pudieran construir con éxito una aeronave, como muchas hicieron, ninguna de ellas podía ampliar su negocio lo bastante para estructurar las necesarias ofertas separadas de productos complementarios que se convertirían en la clave del éxito en el negocio de las LCA. Esas empresas reconocieron que, si no ponían en común sus recursos, no tenían posibilidad alguna de competir en el mercado mundial de LCA. La creación de Airbus GIE permitió a la rama de producción de LCA de las CE sobreponerse a esas limitaciones. Airbus GIE se estableció en 1970 como un consorcio de dos empresas aeroespaciales, Aérospatiale y Deutsche Airbus. Otras dos empresas aerospaciales, CASA y BAE, se unieron a Airbus GIE en 1971 y 1979, respectivamente. Cada uno de esos "fabricantes asociados" participaba en el capital social de Airbus GIE, que se constituyó como un *groupement d'intéret économique*, o "GIE", con arreglo a la legislación francesa. La colaboración sin ataduras estrictas que la estructura GIE permitía tenía varias ventajas. El desarrollo y la producción de aeronaves se distribuyeron entre los distintos fabricantes asociados, lo que permitió a Airbus GIE aprovechar el talento y los recursos de ingeniería específicos de cada empresa. Ese arreglo prevaleció desde la creación de Airbus GIE, en 1970, hasta 2001. Durante ese período, Airbus GIE lanzó al mercado la mayoría de sus familias de aeronaves, entre ellas las familias de LCA A300, A310, A320, A330 y A340.[137]

4.83 Dos eventos llevaron a la creación de Airbus SAS, que anunció un cambio fundamental en la estructura empresarial de Airbus GIE. *En primer lugar*, el Estado francés privatizó Aérospatiale en 1999. El contratista de defensa francés Matra Haute Technologies ("MHT") se refundió con Aérospatiale para constituir Aérospatiale Matra ("ASM"). Simultáneamente con la transacción de fusión se efectuó una oferta pública inicial de acciones de la entidad refundida. *En segundo lugar*, poco después se creó la denominada European Aeronautic Defence and Space Company ("EADS"). A través de una compleja serie de transacciones, ASM, DaimlerChrysler Aerospace AG ("DASA") y

[133] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 5.
[134] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial, párrafo 8.
[135] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 92.
[136] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 10.
[137] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

Construcciones Aeronáuticas SA ("CASA") se refundieron para formar EADS con efectos desde julio de 2000, cuando las acciones de la empresa se vendieron en una oferta pública inicial. La fusión dio nacimiento a una empresa con una amplia cartera de actividades espaciales, militares y aeronáuticas civiles. En varias fases entre 2001 y 2004, las actividades en materia de LCA de cada uno de los cuatro asociados se encomendaron a filiales bajo el control de una sola empresa integrada, Airbus SAS. Los fabricantes asociados existentes (ASM, DASA, CASA y BAE) fueron sucedidos por filiales de propiedad total de Airbus SAS (Airbus France, Airbus Deutschland, Airbus España y Airbus UK) a las que a veces se hace referencia colectivamente como las Empresas Nacionales Airbus ("NatCos"). En el momento de su creación, un 80 por ciento de las acciones de Airbus SAS era propiedad de EADS y un 20 por ciento de BAE Systems.[138]

4.84 Airbus SAS es una empresa totalmente distinta del consorcio Airbus GIE. En particular, Airbus SAS tiene poderes más amplios que su predecesor, GIE, que no tenía facultades para vincular a sus miembros y era una asociación poco estricta de empresas centradas en los costos y totalmente independientes. Airbus SAS es ahora responsable de la gestión del negocio de LCA de Airbus: ventas, comercialización y determinadas funciones de apoyo a los clientes; compra de habitáculos y motores de aeronaves; coordinación del transporte de partes y componentes de aeronaves de sus filiales, las NatCos; realización de ensayos de vuelo; y desarrollo de un plan de producción para los programas de Airbus. Airbus SAS también adopta o aprueba la mayoría de las decisiones de compra de la empresa.[139]

a) Financiación por los Estados miembros como programa

4.85 Las CE no aceptan las descripciones que los Estados Unidos hacen del "programa de Ayuda para emprender proyectos" como un sistema genérico caracterizado por "préstamos no garantizados a largo plazo a tipos de interés nulos o inferiores a los del mercado, con calendarios de reembolso concentrado al final del período". Señalan que en lugar de emplear una expresión tan sugerente y excesivamente simplificada como "Ayuda para emprender proyectos", las CE se referirán por separado a cada una de las medidas adoptadas por los Estados miembros. Cuando a juicio de las CE proceda utilizar un término genérico para abarcar medidas de los cuatros Estados miembros conjuntamente, las CE las denominarán "financiación por los Estados miembros" ("FEM").[140]

4.86 Las CE refutan la descripción que los Estados Unidos hacen de los préstamos FEM como un "programa" o "sistema" transfronterizo y explican que los Estados Unidos no han formulado alegaciones contra esos préstamos "en sí mismos".[141] A este respecto, señalan que los Estados Unidos han aclarado en su declaración oral que, a pesar de todo, no impugnan el denominado "programa de Ayuda para emprender proyectos" "en sí mismo". Las CE acogen con satisfacción esa aclaración.[142]

4.87 Además, las CE no están de acuerdo en que la expresión "Ayuda para emprender proyectos" sea de "uso general". Señalan que esa expresión no se usa ni en el Reino Unido ni en ninguno de los otros tres Estados miembros (que utilizan términos como *avances remboursables*, anticipos reembolsables y *Rückzahlbare Zuwendungen*). En el artículo del Sr. Kim Kaivanto sobre la "Ayuda para emprender proyectos" en el Reino Unido, incluido como Estados Unidos - Prueba documental 2 en Estados Unidos, Primera comunicación escrita, se observa que el Comité de Comercio de la Cámara de los Comunes del Reino Unido estimó que la expresión tal vez pudo ser adecuada antes del Acuerdo de 1992 pero que después era engañosa, y que sería preferible utilizar las palabras

[138] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 12.
[139] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 13.
[140] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 28.
[141] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 32.
[142] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

"inversiones para emprender proyectos reembolsables". Dado que ambas partes en la presente diferencia aceptan que la nota 16 del Acuerdo SMC describe lo que los Estados Unidos denominan "Ayuda para emprender proyectos" y es aplicable a esa expresión, una expresión adecuadamente neutral podría ser la utilizada en la nota 16, es decir "financiación basada en reembolsos". Como señalan además las CE, ambas partes también aceptan que el artículo 4 del Acuerdo de 1992 describe lo que los Estados Unidos denominan "Ayuda para emprender proyectos" y es aplicable a esa expresión, y las palabras utilizadas en esa disposición son "apoyo a la creación".[143]

4.88 Las CE afirman que cada caso de financiación se registra en un contrato FEM. Las condiciones en que se proporciona la FEM se negocian transacción por transacción; como consecuencia de ello, varían considerablemente, en función del programa LCA de Airbus de que se trate, tanto dentro de los Estados miembros como entre ellos. En su descripción fáctica condensada de la FEM, las CE describen algunos de sus atributos comunes. Esos atributos comunes sólo dan fe de la similitud del tipo o la forma de financiación proporcionada por los cuatros Estados miembros. Sin embargo, cada contrato FEM es una medida separada e independiente.[144] En sus comunicaciones, las CE describen los elementos básicos de los préstamos FEM como instrumentos financieros y su papel en el desarrollo de los programas de las aeronaves A320, A330/A340 (incluidos los A330/340 básicos, el A330-200 y el A340-500/600) y A380.[145]

4.89 Según las CE, la impugnación por los Estados Unidos de un "programa de Ayuda para emprender proyectos" no tiene fundamento. A su juicio, los Estados Unidos no se han centrado en el contenido exacto de la supuesta medida. Tampoco han demostrado la existencia de una norma de aplicación "general y prospectiva" o "sistemática". Las CE destacan que la FEM no siempre se solicita para financiar el desarrollo de LCA de Airbus; que cuando se solicita, no siempre se consigue; que cuando se solicita financiación para el desarrollo, no siempre es en forma de FEM, y que cuando se proporciona FEM, se hace en condiciones muy variadas, tanto entre Estados miembros como entre programas de producción de aeronaves Airbus.[146]

4.90 Las CE afirman que rectifican determinados errores fácticos que hacen los Estados Unidos con respecto a la pertinencia de la existencia de "instituciones intergubernamentales" y "burocracias especializadas".[147] En lo que respecta a las "instituciones intergubernamentales", las CE señalan que esas instituciones no establecen los términos de la FEM, ni desempeñan ninguna función en la administración de los diversos préstamos FEM.[148] Por lo que atañe en concreto a las "burocracias especializadas", las CE aclaran que esas entidades no proporcionan préstamos FEM ni se ocupan exclusivamente de "Airbus", sino que es el ministerio competente el que proporciona préstamos FEM a la empresa nacional correspondiente. Esos ministerios adoptan procedimientos que difieren de un Estado miembro a otro y en el curso del tiempo. Además, pueden disponer de préstamos FEM empresas distintas de las empresas receptoras de las que se trata en la presente diferencia.[149] Las CE sostienen que, cualquiera que sea la importancia de esas instituciones, persiste el hecho de que los Estados Unidos no han demostrado el "contenido exacto" ni la "aplicación general y prospectiva" de los supuestos programas FEM.[150]

[143] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 1.
[144] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 29.
[145] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 31.
[146] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 12.
[147] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial, párrafos 19-43.
[148] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial, párrafos 21-26.
[149] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial, párrafos 27-33.
[150] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial, párrafo 18.

ICC suprimida donde se indica [***]

b) Los Estados Unidos no han demostrado que un "programa" de financiación por los Estados miembros constituya una contribución financiera a Airbus

4.91 Las CE aducen que el hecho de que los Estados Unidos no establezcan la existencia de un programa FEM implica también que ese supuesto programa no puede constituir una contribución financiera. En todo caso, los Estados Unidos no han establecido la existencia de cualesquiera contribuciones financieras independientes de las solicitudes individuales de préstamos FEM.[151]

c) Los Estados Unidos no han probado que un "programa" de financiación por los Estados miembros otorgue un beneficio a Airbus

4.92 Las CE aducen que el hecho de que los Estados Unidos no hayan establecido la existencia de un programa FEM implica también que ese supuesto programa no puede otorgar un beneficio.[152]

4.93 No obstante, las CE se ocupan también de las afirmaciones en las que los Estados Unidos basan sus argumentos sobre el beneficio en relación con el supuesto programa FEM. En concreto, sostienen que los Estados Unidos se basan erróneamente en varias características comunes de algunos de los préstamos FEM en cuestión -su naturaleza de préstamos a largo plazo y no garantizados, el hecho de que su reembolso dependa del éxito y la concentración del reembolso en la última fase del período- para afirmar que la supuesta medida otorga un beneficio. Según las CE, ninguna de esas características, consideradas aisladamente o en conjunto, indican que exista un beneficio.

4.94 En primer lugar, el plazo de los préstamos FEM no difiere de los de otros instrumentos de financiación a largo plazo disponibles en el mercado.[153] En segundo lugar, los instrumentos de financiación no garantizados son corrientes en el mercado y por esa razón exclusivamente no otorgan un beneficio.[154] En tercer lugar, tanto Airbus como Boeing pueden obtener de operadores comerciales, incluidos bancos privados y proveedores que comparten los riesgos, financiación con condiciones de reembolso dependiente del éxito.[155] Aunque la naturaleza dependiente del éxito del reembolso transfiere de hecho el riesgo del prestatario al acreedor, esta es una característica que comparten la mayor parte de los instrumentos financieros. El grado de participación en el riesgo se reflejará en el precio -es decir, el tipo de interés- percibido por el acreedor por el instrumento de financiación. En consecuencia, tampoco las condiciones de reembolso dependiente del éxito indican la existencia de un beneficio.[156] En cuarto lugar, diversos instrumentos de financiación tienen reembolsos concentrados al final del período. Por ejemplo, los bonos comerciales se reembolsan íntegramente cuando vencen, es decir que su reembolso se concentra enteramente al final del período.[157]

4.95 En consecuencia, según las CE, el único baremo para determinar si cada uno de los casos de préstamos FEM otorga un beneficio es el tipo de interés percibido por el préstamo de que se trate en comparación con el que habría percibido un acreedor del mercado.[158] Las CE abordan esta cuestión en el contexto de sus argumentos sobre el "beneficio" con respecto a diversos casos de préstamos FEM.

---

[151] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 139 del Grupo Especial, párrafos 35-43.
[152] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 139 del Grupo Especial, párrafos 35, 36 y 44-53.
[153] CE, Primera declaración oral confidencial, párrafo 15.
[154] CE, respuesta a la pregunta 65 del Grupo Especial, párrafos 72-76.
[155] CE, respuesta a la pregunta 64 del Grupo Especial, párrafos 58-66.
[156] CE, Primera declaración oral confidencial, párrafo 18.
[157] CE, Primera declaración oral confidencial, párrafo 16.
[158] CE, Primera declaración oral confidencial, párrafo 19.

ICC suprimida donde se indica [***]

C. LA CUESTIÓN DE SI CADA UNA DE LAS CONCESIONES DE AYUDA PARA EMPRENDER PROYECTOS CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN ESPECÍFICA A AIRBUS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.96 Los Estados Unidos aducen que los Gobiernos participantes en Airbus han proporcionado o se han comprometido a proporcionar Ayuda para emprender proyectos para cada uno de los principales modelos de la familia de LCA de Airbus -A300, A310, A320, A330, A340, A380 y A350- y para los tres principales modelos derivativos de su familia, A330-200, A340-500 y A340-600. En sus comunicaciones, los Estados Unidos sostienen que cada una de las concesiones de Ayuda para emprender proyectos constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC porque conlleva una contribución financiera que otorga un beneficio al receptor y es específica.[159]

a) Beneficio

4.97 Los Estados Unidos señalan que las CE reconocen que la Ayuda para emprender proyectos es una subvención.[160] Indican que las CE no niegan que las concesiones de Ayuda para emprender proyectos otorguen un beneficio; se limitan a poner en tela de juicio su cuantía.[161]

4.98 Los Estados Unidos señalan que las CE admiten abiertamente que para el A320 y el A330/A340 la Ayuda para emprender proyectos se proporcionó sin intereses (Alemania y España), ajustada a la tasa de inflación (Francia), o ajustada al costo de los préstamos para el Gobierno (Reino Unido). Destacan que en la diferencia *Canadá - Aeronaves*, el Grupo Especial que se ocupó del asunto trató un reconocimiento análogo por el Canadá relativo al programa Technology Partnerships Canada (TPC) como una circunstancia determinante de la existencia de un beneficio y, por tanto, de una subvención. Según observan además los Estados Unidos, las CE tampoco niegan que la Ayuda para emprender proyectos para el A300 y el A310 se proporcionó sin intereses y que en consecuencia otorga un beneficio.[162]

4.99 Quedan entonces el A330-200, el A340-500/600 y el A380. También para todos esos modelos -tanto si se usan los tipos de referencia calculados por los Estados Unidos como si se usan los calculados por las CE- la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio a Airbus. Los Estados Unidos señalan que, de hecho, en respuesta a las preguntas del Grupo Especial, las CE reconocieron que Airbus intentó que la Ayuda para emprender proyectos para el A380 "maximizara la rentabilidad del programa".[163]

4.100 Los Estados Unidos explican que lo que hay que determinar en un análisis del beneficio con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC es "si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables de las disponibles para el receptor en el mercado".[164] Aducen que las CE han tratado de demostrar que los Estados Unidos, al probar que la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio a Airbus, sobreestimaron la referencia de mercado

[159] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 26.
[160] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 7.
[161] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6.
[162] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 11.
[163] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 12.
[164] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

pertinente y subestimaron el rendimiento que se preveía obtener de la Ayuda para emprender proyectos. Según los Estados Unidos, las CE se equivocan en ambas cosas.[165]

4.101 Los Estados Unidos aducen que la caracterización que hacen las CE de la metodología de referencia propugnada por ellos, en la que sostienen que los Estados Unidos conciben la Ayuda para emprender proyectos como un puro instrumento de deuda, es errónea. Los Estados Unidos afirman que la metodología estadounidense reconoce que la Ayuda para emprender proyectos es un instrumento híbrido que tiene características tanto de deuda como de capital.[166] Con respecto a la afirmación de las CE de que los Estados Unidos subestiman el posible rendimiento de los contratos de Ayuda para emprender proyectos, los Estados Unidos aducen que obtuvieron las cifras directamente de los propios contratos de Ayuda para emprender proyectos, donde se indican con claridad los tipos de interés pertinentes. Según los Estados Unidos, la propia comunicación de las CE confirma que los tipos que figuran en la comunicación estadounidense son los correctos.[167]

4.102 Los Estados Unidos señalan que las CE sostienen erróneamente que la Ayuda para emprender proyectos debe tratarse como una simple deuda, pasando por alto sus características de capital, incluido el hecho de que el gobierno no tiene derecho a reembolso con interés a lo largo de un período de tiempo especificado y carece de recursos en caso de impago.[168] Aducen que los informes de los bancos de inversión que citan las CE no son pertinentes, por cuanto no pretenden evaluar el riesgo asociado a la Ayuda para emprender proyectos. A juicio de los Estados Unidos, las CE tratan también de rebajar engañosamente el riesgo de poner en marcha el proyecto de una gran aeronave civil. Formulan la observación, no pertinente, de que Airbus "nunca ha dejado de certificar una aeronave lanzada" y prescinden de importantes retrasos en el reembolso de la Ayuda para emprender proyectos.[169]

4.103 Los Estados Unidos aducen que las CE describen además de forma errónea la referencia estadounidense, que no se basa en el rendimiento de los proyectos de capital de riesgo individualmente considerados, sino en los rendimientos, muy inferiores, de carteras ampliamente diversificadas que incluyen inversiones en capital de riesgo. Además, sostienen que las CE no fundamentan su afirmación de que la Ayuda para emprender proyectos puede entrañar costos que no están asociados a la financiación basada en el mercado.[170]

4.104 Los Estados Unidos destacan que el consultor de las CE da a entender que los expertos de los Estados Unidos, el Dr. Dorman y el Dr. Ellis, realizaron análisis comparables, pero utilizando referencias diferentes. A juicio de los Estados Unidos, eso es sencillamente falso. Explican que el modelo de Dorman analizaba las variaciones de la rentabilidad de un programa genérico de grandes aeronaves civiles resultante de las variaciones de los precios, los costos y las aeronaves vendidas, y examinaba el efecto sobre la rentabilidad de la Ayuda para emprender proyectos. El tipo de descuento era un instrumento auxiliar en este análisis, independiente de la identidad del fabricante y de la forma en que se financiara el proyecto, y no variaba entre el supuesto básico y las diversas situaciones hipotéticas en cuanto a la Ayuda para emprender proyectos. En cambio, la finalidad específica del

[165] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 10.
[166] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 6.
[167] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 6.
[168] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 13.
[169] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6. *Véase también* Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 12.
[170] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

análisis de Ellis era la determinación del tipo de interés que reflejaba adecuadamente los riesgos asumidos por un proveedor de capital bajo las condiciones de la Ayuda para emprender proyectos.[171]

4.105 Los Estados Unidos señalan además que el consultor de las CE afirma que Dorman y Ellis atendieron a los mismos datos, lo que también es falso. De hecho, el Dr. Dorman tomó como base para determinar el costo medio ponderado del capital datos de seis empresas aeroespaciales estadounidenses (y no de Airbus), en tanto que el Dr. Ellis examinó concretamente los préstamos concedidos a Airbus. Además, el consultor de las CE afirma que el Dr. Dorman ajusta al alza su tipo de descuento, que afirma que es mayor que el costo medio del capital para la empresa, para reflejar el riesgo de cada proyecto. A juicio de los Estados Unidos, esta afirmación es exacta desde el punto de vista de los hechos, pero está fuera de lugar. En ningún sentido debilita la validez de la referencia del Dr. Ellis. Fue el Dr. Ellis -y no el Dr. Dorman- quien examinó el rendimiento que un proveedor de capital bajo las condiciones de la Ayuda para emprender proyectos esperaría recibir a cambio de suministrar ese capital.[172]

4.106 Los Estados Unidos señalan que las CE afirman que es inadecuado añadir lo que denominan "una prima de riesgo por proyecto calculada sobre la base del rendimiento del capital" al costo de la deuda de Airbus. Las CE sugieren que sólo debe añadirse una prima por riesgo de capital al costo de capital de la empresa. Sin embargo, los Estados Unidos explican que la prima de riesgo identificada por Ellis se añadió precisamente al costo del endeudamiento de Airbus para reflejar la naturaleza híbrida de la Ayuda para emprender proyectos.[173] Señalan además que las CE alegan que "el uso de una medida relativa al capital {para la prima de riesgo} está en contradicción con las condiciones y el perfil de riesgo de los préstamos FEM". A juicio de los Estados Unidos, esa afirmación no tiene en cuenta las características de capital de la Ayuda para emprender proyectos y presupone indebidamente que la prima de riesgo identificada por Ellis es "una medida relativa al capital" y no una medida híbrida.[174]

4.107 Los Estados Unidos destacan que, además de errar en su crítica de la referencia de mercado establecida en el informe Ellis, las CE se equivocan al criticar la referencia que en el informe se hace al rendimiento de la Ayuda para emprender proyectos realmente identificado en los contratos de Ayuda para emprender proyectos como base para la comparación con las referencias. Señalan que, en primer lugar, el cálculo que las CE hacen de una "tasa de rendimiento interno" para los gobiernos se basa en que los gobiernos reciban en última instancia reembolsos en función de las ventas, una posibilidad que Ellis consideró tan remota que "en el mejor de los casos representaría un papel marginal en la decisión sobre financiación de un prestamista comercial". En segundo lugar, aunque las CE critican a Ellis por no tener en cuenta los efectos tributarios, no han presentado ninguna prueba que justifique su afirmación relativa a dichos efectos, los cuales, en cualquier caso, no guardan relación alguna con la determinación de si una contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del Acuerdo SMC. En el mercado, los prestamistas fijan los tipos de interés sin tener en cuenta los impuestos que los receptores puedan posteriormente pagar y, desde luego, ni los Estados Unidos ni las CE permiten a una parte que haga ajustes por efectos tributarios al calcular la cuantía del beneficio en el marco de su régimen nacional sobre derechos compensatorios.[175] En opinión de

[171] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 12.
[172] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 13.
[173] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 13.
[174] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 13.
[175] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

los Estados Unidos, la crítica que las CE hacen de la referencia de mercado establecida en el informe Ellis (Estados Unidos - Prueba documental 80) no está bien fundamentada.[176]

4.108 Los Estados Unidos afirman que la referencia establecida en el informe Ellis se ve confirmada por varias verificaciones alternativas. Las CE las critican todas, pero no han logrado desacreditar ninguna. A juicio de los Estados Unidos, sus críticas están viciadas por varias razones, entre ellas el olvido de las características de capital de la Ayuda para emprender proyectos y el recurso a estudios sobre el riesgo que no se conocían en la fecha en que se proporcionaron los fondos de Ayuda para emprender proyectos y no representan una opinión consensuada.[177] Las verificaciones realizadas por las propias CE tampoco obran en menoscabo de la referencia de Ellis. La primera -una comparación con un contrato entre una empresa Airbus y un grupo de bancos para financiar el desarrollo de un modelo de aeronave- no tiene en cuenta importantes diferencias entre ese contrato y la Ayuda para emprender proyectos proporcionada por el gobierno, entre ellas la cuantía relativamente pequeña comprometida por los bancos y el hecho de que el contrato bancario preveía el reembolso completo sobre la base de un número relativamente pequeño de ventas. La segunda verificación de las CE -una comparación entre la prima de riesgo para la Ayuda para emprender proyectos establecida en el informe Ellis y un supuesto "capital máximo"- presupone erróneamente que el riesgo de un solo proyecto no puede exceder del riesgo de capital de una empresa; se apoya erróneamente en una muestra de empresas cuya sensibilidad a factores de riesgo a nivel de toda la economía será probablemente inferior que la de los proyectos de LCA; y se basa en gran medida en investigaciones muy recientes que no representan un enfoque consensuado de la medición de los riesgos de capital.[178]

4.109 Los Estados Unidos consideran que los "tipos de referencia alternativos" propuestos por las CE para la Ayuda para emprender proyectos están gravemente viciados. Por lo demás, incluso con arreglo al enfoque "alternativo" de las CE hay una diferencia sustancial entre los tipos de los préstamos de los contratos de Ayuda para emprender proyectos y los tipos "comerciales" propuestos por las CE. Señalan que, de manera análoga, las CE critican a los Estados Unidos porque supuestamente no han tenido en cuenta los efectos de la tributación. No obstante, aunque los cálculos sobre los tipos de interés alternativos de las CE fueran válidos, dichos tipos seguirían estando por debajo de las referencias comerciales propuestas por los Estados Unidos y las CE.[179] Los Estados Unidos sostienen que la Ayuda para emprender proyectos, incluso con arreglo al análisis viciado de las propias CE, otorga un beneficio, y las CE no lo niegan.[180]

4.110 Los Estados Unidos consideran que la alternativa a la referencia estadounidense propuesta por las CE -basada en el rendimiento de proyectos específicos para determinados "proveedores de Airbus que comparten los riesgos"- es inadecuada, porque la situación de los proveedores que comparten los riesgos es muy distinta de la de un proveedor ordinario, en el mercado, de financiación del tipo de la Ayuda para emprender proyectos a Airbus. Explican que el capital de inversión proporcionado por los bancos y otras entidades financieras es muy móvil, mientras que el capital de un proveedor es relativamente inmóvil a corto y medio plazo. Además, es probable que el rendimiento que requiere un proveedor que comparte los riesgos se vea influido por diversos factores que carecerían de importancia para un inversor, como los ingresos previstos de futuros negocios, las ventas de piezas de repuesto y el mantenimiento de los bienes suministrados. Además, un proveedor puede proporcionar a Airbus más de un componente, y ajustar los tipos que exige en el marco de un contrato de suministro con arreglo a los que exige en el marco de un contrato de suministro distinto. Por último, algunos proveedores pueden estar protegidos de los riesgos debido al compromiso de Airbus de

[176] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 13.
[177] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 14.
[178] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 15.
[179] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 7.
[180] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 18.

ICC suprimida donde se indica [***]

comprar una cantidad mínima de suministros con independencia de las entregas efectivas de aeronaves.[181]

4.111 Los Estados Unidos indican que, recurriendo erróneamente a la nota 16 del Acuerdo SMC, las CE afirman que "la prueba pertinente para determinar si un contrato {de Ayuda para emprender proyectos] en el sector de las grandes aeronaves civiles constituye una subvención es si las previsiones {de ventas de aeronaves} son razonables". A este respecto, los Estados Unidos aducen que el que las previsiones sean o no razonables es irrelevante si el rendimiento que el gobierno requiere es inferior al que requeriría un acreedor en el mercado.[182] Sin embargo, los Estados Unidos explican que, aunque las previsiones de venta sean razonables, si los tipos de interés exigidos están por debajo de los tipos que un agente en el mercado exigiría para el mismo desplazamiento del riesgo, la Ayuda para emprender proyectos seguirá siendo una subvención.[183]

4.112 Los Estados Unidos señalan que las CE, aunque reconocen que "la nota 16 no ... contempla en qué condiciones la financiación basada en reembolsos constituye una subvención", insisten en que dicha nota es pertinente para hacer esa determinación. De hecho, las CE tratan de sacar de contexto la nota 16 y elevar su condición a la de una norma general aplicable a todas las investigaciones en el marco del Acuerdo SMC, contrariamente a lo que requieren las normas usuales de interpretación del derecho internacional.[184] La nota 16 ni siquiera dice lo que las CE dicen que dice. No dice que las "ventas previstas" son "el factor decisivo de una financiación basada en reembolsos".[185] Dice precisamente lo contrario. Es decir, dice que un nivel de ventas reales inferior a las ventas previstas "no constituirá en sí mismo perjuicio grave a los efectos del presente apartado".[186]

4.113 Los Estados Unidos aducen que, en todo caso, la existencia de la nota 16 es una prueba convincente de que la Ayuda para emprender proyectos efectivamente constituye una subvención. El hecho mismo de que los redactores del Acuerdo SMC creyeran necesario aclarar que una circunstancia en particular relacionada con la aplicación de los contratos de Ayuda para emprender proyectos "no constituirá en sí mism{a}" perjuicio grave sugiere que los redactores dieron por sentado que la concesión de Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio y, en consecuencia, constituye una subvención. Además, la nota 16 demuestra que el Acuerdo SMC es aplicable a la Ayuda para emprender proyectos que Airbus recibió antes del 1º de enero de 1995. Cuando el acuerdo se estaba negociando, Airbus no estaba "reembolsando plenamente" la Ayuda para emprender proyectos que había recibido para los programas A300 y A310.[187]

4.114 A juicio de los Estados Unidos, la nota 16 no establece la prueba para determinar lo que constituye una subvención. Atañe al artículo 6 del Acuerdo SMC, no al artículo 1, que es donde se establece la definición de "subvención". Los Estados Unidos sostienen que, como mucho, la nota 16 corrobora la opinión de que la Ayuda para emprender proyectos es, en efecto, un tipo de subvención abarcado por el Acuerdo SMC.[188] La teoría de las CE de que la nota 16 del Acuerdo SMC establece una norma especial para evaluar si la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio carece de fundamento. Los Estados Unidos explican que el reembolso de la Ayuda para emprender proyectos no "excluye" una constatación de existencia de perjuicio grave. Las ventas previstas no son pertinentes para determinar la existencia de un "beneficio". A juicio de los Estados Unidos, si los

[181] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 16.
[182] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 6.
[183] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 13.
[184] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 7.
[185] CE, Primera declaración oral, párrafo 58.
[186] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 13.
[187] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 8.
[188] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

redactores del Acuerdo SMC hubieran querido hacer de las ventas previstas un factor pertinente por lo que respecta al párrafo 1 b) del artículo 1, lo habrían indicado expresamente.[189]

4.115 Los Estados Unidos consideran que la cuestión del tipo de referencia adecuado para determinar si la Ayuda para emprender proyectos es una subvención no es crucial para determinar la existencia de una subvención, porque tanto la referencia de Ellis como la de Whitelaw revelan la existencia de una subvención sustancial a Airbus.[190]

4.116 Los Estados Unidos aducen que contrariamente a lo que alega el profesor Whitelaw, la Ayuda para emprender proyectos difiere de una deuda empresarial ordinaria en al menos dos aspectos cruciales. En primer lugar, los Gobiernos participantes en Airbus no pueden recurrir a ninguna instancia si los reembolsos que Airbus promete hacer nunca se reciben porque no se han efectuado las ventas correspondientes. En contraste, los tenedores de deudas empresariales sí pueden reclamar activos del deudor en un caso análogo. En segundo lugar, la Ayuda para emprender proyectos depende del éxito de un proyecto único. En contraste, la deuda empresarial ordinaria depende del éxito global de la empresa.[191]

4.117 A juicio de los Estados Unidos, la evaluación del profesor Whitelaw presupone indebidamente que la Ayuda para emprender proyectos plantea claramente menos riesgos que la posesión de capital de Airbus. Los Estados Unidos afirman que es muy fácil identificar hipótesis en las que los Gobiernos participantes en Airbus recibirán pocos o ningún pago, mientras que los accionistas obtienen dividendos de los beneficios de otras ventas de aeronaves u otras líneas de negocio.[192]

4.118 Otro problema que plantea, según los Estados Unidos, la evaluación del profesor Whitelaw es que la financiación por proveedores no es comparable con la Ayuda para emprender proyectos, por las razones que los Estados Unidos expusieron en su declaración. Curiosamente, si una financiación con las características de la Ayuda para emprender proyectos es tan habitual en el mercado como afirma el profesor Whitelaw, cabe preguntarse por qué optó por basar su análisis en la financiación proporcionada a Airbus por determinados proveedores, en cuya relación con Airbus necesariamente influyen factores distintos del mero aspecto de préstamo de las transacciones en cuestión.[193] En cualquier caso, el reembolso a los proveedores examinados por el profesor Whitelaw generalmente está supeditado a menos entregas que el reembolso a los proveedores gubernamentales de Ayuda para emprender proyectos. La cuantía de los fondos proporcionados por esos proveedores es significativamente inferior a la de los proporcionados por los Gobiernos participantes en Airbus. Varios de esos proveedores reciben ellos mismos ayudas de los Gobiernos participantes en Airbus. Además, los proveedores tienen que tomar en cuenta consideraciones comerciales distintas de la simple preocupación por el rendimiento de los fondos que proporcionan a Airbus y además, según los Estados Unidos, sólo una parte muy pequeña del análisis de Whitelaw de la financiación por proveedores está respaldada por alguna prueba proporcionada por las CE.[194]

4.119 En sus observaciones sobre la declaración de las CE en la segunda reunión del Grupo Especial, los Estados Unidos señalan que un nuevo concepto que introduce la declaración de las CE es la llamada teoría del "rendimiento adecuado" para la evaluación del beneficio otorgado con la Ayuda para emprender proyectos. Conforme a esa teoría, es la "propia opinión" de un gobierno acerca del

[189] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 5.
[190] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 14.
[191] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 15.
[192] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 16.
[193] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 17.
[194] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 18.

ICC suprimida donde se indica [***]

riesgo la que determina si la tasa de rendimiento de la Ayuda para emprender proyectos es "adecuada" y, por ende, sin con esa ayuda se otorga un beneficio. Esta teoría del "rendimiento adecuado" no encuentra apoyo en el Acuerdo SMC.[195]

4.120 Los Estados Unidos destacan que, subsidiariamente, las CE siguen tratando de defender una referencia basada en los contratos de Airbus con proveedores que comparten los riesgos. Las CE afirman que esa "referencia se basa en rendimientos del mismo proyecto emprendido por la misma empresa (Airbus) en el mismo mercado (de grandes aeronaves civiles)". Los Estados Unidos aducen que esta última declaración, aparte de otras numerosas deficiencias, pasa por alto el hecho de que precisamente porque Airbus recibe Ayuda para emprender proyectos, la financiación que los proveedores que comparten los riesgos proporcionan a Airbus SAS no es fiable como referencia. Los Estados Unidos explican que la Ayuda para emprender proyectos disminuye los riesgos de Airbus SAS, lo que significa que los proveedores que comparten los riesgos exigirán un rendimiento menor de la financiación a Airbus que la que exigirían de no ser por esa ayuda.[196]

b) A350

4.121 En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos aducen que, en 2006, los Gobiernos participantes en Airbus reafirmaron su acuerdo de apoyar a Airbus en el desarrollo de nuevos modelos de LCA. Afirman que a pesar de la posición dominante de Airbus, los Gobiernos participantes en Airbus se niegan a poner fin a su práctica de apoyar a Airbus con concesiones de Ayuda para emprender proyectos. Por el contrario, ya han acordado proporcionar como mínimo 1.700 millones de dólares en Ayuda para emprender proyectos para la aeronave más moderna de Airbus, el A350. Los Estados Unidos destacan que recientes acontecimientos sugieren que la cuantía final de la ayuda duplicará o incluso triplicará esa cantidad. Hay información públicamente disponible que indica que la ayuda es de hecho Ayuda para emprender proyectos, es decir financiación preferencial dependiente del éxito con reembolsos concentrados al final del período, justo como se ha venido proporcionando desde la creación de Airbus.[197]

4.122 Los Estados Unidos destacan que Airbus ha afirmado expresamente que ha lanzado el A350 para conseguir pedidos que de otro modo irían al 787. Señalan además que Airbus también ha aclarado que el A350 está concebido para competir con el Boeing 777, además del 787. El 23 de mayo de 2005, por ejemplo, el administrador del proyecto del A350 se jactó de que "estamos posicionando nuestro programa para que se convierta en un asesino del 777-200ER". Como ha observado un analista de la rama de producción, el A350 "amenazará a toda la línea de producción del Boeing 777, poniendo a Boeing en la incómoda posición de tener que figurarse lo que ha de hacer en un momento en que el programa del 787 entra en la fase de producción y se están haciendo planes para diseñar un sucesor al 737".[198]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.123 Las CE aducen que los Estados miembros no han concedido subvenciones en virtud de contratos FEM, y que incluso si se considerara que esa financiación constituye una subvención (*quod non*) cualesquiera beneficios serían muy reducidos.[199]

---

[195] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 10.
[196] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 11.
[197] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 27.
[198] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 28.
[199] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 40.

ICC suprimida donde se indica [***]

a) Acuerdo de 1992

4.124 Según las CE, no existe ningún beneficio para Airbus en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, ya que los cuatro Estados miembros cumplieron las obligaciones que corresponden a las CE en virtud del artículo 4 del Acuerdo de 1992.[200] Las CE observan que los Estados Unidos no han hecho ningún esfuerzo serio para demostrar que las CE han incumplido lo dispuesto en el artículo 4.[201] Las CE sostienen que han demostrado de forma explícita el cumplimiento de ese artículo en su Primera comunicación escrita.[202]

4.125 Las CE sostienen que los Estados Unidos han adoptado un punto de referencia inadecuado para determinar si acuerdos de financiación FEM específicos otorgan un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.[203] A juicio de las CE, la referencia de mercado propuesta por los Estados Unidos carece de fundamento.[204] Las CE consideran que el punto de referencia propuesto por los Estados Unidos no tiene en cuenta los términos del Acuerdo de 1992 entre las CE y los Estados Unidos. Ese acuerdo bilateral establece el punto de referencia acordado entre las partes para determinar si la ayuda pública para los programas LCA otorga un beneficio. Las CE sostienen que toda la FEM otorgada desde 1992 satisface los términos del acuerdo, términos que los Estados Unidos aceptaron expresamente.[205] Las CE señalan que los contratos para el A330-200, el A340-500/600 y el A380 se celebraron con arreglo a términos y condiciones que estaban en conformidad con sus obligaciones internacionales en el momento de la concesión, es decir, con el Acuerdo de 1992. Indican que se acepta generalmente que la existencia de una subvención ha de establecerse sobre la base de la información de que disponía razonablemente el gobierno que la concedió en el momento de adoptarse la medida. A juicio de las CE, los Estados Unidos tratan ahora de reexaminar esta cuestión muchos años más tarde y establecer un punto de referencia *ex post*; tratan de hecho de conseguir una medida correctiva retrospectiva.[206]

b) Razonabilidad de las previsiones

4.126 Las CE sostienen que aunque no se tuvieran en cuenta el Acuerdo de 1992 y su repercusión práctica en la actuación de las dos partes en esta diferencia, en el análisis de los beneficios de la FEM debe considerarse si las previsiones son razonables, como indica el Acuerdo SMC, y que habida cuenta de ello no hay ningún beneficio en el sentido de dicho Acuerdo.[207]

4.127 Las CE explican que toda decisión de financiar un nuevo modelo de aeronave entraña inevitablemente un cálculo del riesgo del proyecto y del entorno económico pertinente de la rama de producción de LCA. Con arreglo a la nota 16 del Acuerdo SMC, lo que permite determinar si un contrato FEM en el sector de las grandes aeronaves civiles constituye una subvención es que las previsiones sean o no razonables. Las CE sostienen que han satisfecho ese criterio establecido en el Acuerdo SMC. Aducen que los gobiernos europeos prestaron dinero en servicio del interés público, tras un cuidadoso examen, y trataron de conseguir un rendimiento adecuado. Por consiguiente, basaron sus previsiones en supuestos prudentes, obrando a veces con más cautela de la que requerían los argumentos comerciales pertinentes de la propia empresa (la cual, a su vez, tiene

[200] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[201] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 16.
[202] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 405.
[203] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 36.
[204] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 7.
[205] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 36.
[206] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 401-404.
[207] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 37. *Véase también* CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

responsabilidades con respecto a sus accionistas).[208] Las CE sostienen que han demostrado esto en su Primera comunicación escrita.[209]

4.128 Las CE consideran que los gobiernos de los Estados miembros han adoptado disposiciones de reembolso prudentes basadas en previsiones razonables. Como consecuencia de ellas hay una gran probabilidad de reembolso del principal y un rendimiento mínimo para el gobierno en un momento de la corriente de entrega de aeronaves que está *por debajo* del número consensuado de entregas que varias fuentes prevén que se produzca en el curso del programa de LCA de Airbus específico, incluidos los estudios de viabilidad de Airbus. Ello ha permitido a los gobiernos llegar a un acuerdo sobre una estructura de gravámenes y un calendario de reembolsos que elimina gran parte del riesgo y garantiza una recuperación adecuada de sus contribuciones a lo largo de un período de tiempo razonable, más un rendimiento efectivo a tasas que no serían rechazadas en el mercado.[210]

4.129 A juicio de las CE, los Estados Unidos interpretan erróneamente el Acuerdo SMC. En primer lugar, aunque la nota 16 no tiene nada que ver con la cuestión de si un préstamo concreto en el marco de la FEM como instrumento constituye una subvención, demuestra la importancia fundamental de las previsiones de venta a efectos del reembolso, como confirma la propia comunicación de los Estados Unidos sobre las normas en el marco del PDD. Si el objetivo en relación con el reembolso se fija con respecto a un volumen suficientemente bajo de ventas, con lo que se elimina la mayor parte del riesgo de que aquél no se produzca, el gobierno, como inversor responsable, tiene derecho a adoptar su propia opinión acerca del riesgo que sigue existiendo y fijar en consonancia el tipo de interés para garantizar un rendimiento adecuado.[211] A este respecto, los gobiernos de las CE no están obligados por el Acuerdo SMC, como pretenden los Estados Unidos, a comportarse como "inversores móviles" que colocan su dinero donde pueden obtener mayor rendimiento. Los gobiernos no están obligados a "jugar a los mercados", no tienen que actuar como los especuladores en el mercado.[212]

4.130 En segundo lugar, los Estados miembros tienen un historial acreditado de previsiones prudentes. Las ventas reales de las aeronaves de Airbus superan ampliamente las previstas en los contratos de FEM y los Estados miembros han obtenido sistemáticamente los rendimientos que han tratado de conseguir con un número de entregas inferior al previsto para el período de vigencia del programa de grandes aeronaves civiles correspondiente.

c) La referencia basada en los proveedores que comparten los riesgos propuesta por las CE y su crítica de la referencia propuesta por los Estados Unidos

4.131 Las CE ponen de relieve que la referencia que proponen los Estados Unidos en lo que respecta a los contratos FEM adolece de deficiencias fundamentales.[213]

4.132 En primer lugar, las CE aducen que los Estados Unidos pasan por alto el hecho de que la financiación pública puede imponer al receptor costos que los instrumentos de mercado no le imponen. A juicio de las CE esa distinción debe tenerse en cuenta al comparar los préstamos FEM con una referencia de mercado.[214]

4.133 En segundo lugar, según las CE, los Estados Unidos caracterizan erróneamente tanto la naturaleza de los préstamos FEM como el modelo "Ellis" de los Estados Unidos. Explican que por

[208] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 9.
[209] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 470-477.
[210] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 18.
[211] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 4.
[212] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 86.
[213] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 19.
[214] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 19.

ICC suprimida donde se indica [***]

medio de su consultor, Ellis, los Estados Unidos establecen una referencia de mercado basada en un estudio de los rendimientos de capital de alto riesgo, que tienen relación con las empresas nuevas de alto riesgo, pero no con los mercados de grandes aeronaves civiles, y mucho menos aún con los programas de LCA de Airbus.[215] Además, como señala el experto de las CE, el profesor Whitelaw, la referencia de Ellis adolece de varios errores metodológicos que la hacen inútil.[216] Entre otros errores, las CE sostienen que el análisis del profesor Whitelaw demuestra que los Estados Unidos sobreestiman las primas de riesgo para proyectos específicos, por lo que generan tipos de referencia exagerados[217], en contradicción con las de otro experto de los Estados Unidos, el doctor Dorman.[218] Además, ninguna de las metodologías alternativas en que se apoyan los Estados Unidos respalda el deficiente modelo de Ellis.[219]

4.134 A su juicio, las CE demuestran que los Estados Unidos se equivocan totalmente cuando tratan de inferir un punto de referencia exagerado de, por ejemplo, una decisión sobre ayuda estatal de las CE.[220] En primer lugar, en la decisión sobre ayuda pública citada por los Estados Unidos se aplica un criterio jurídico derivado del criterio del Acuerdo SMC.[221] En segundo lugar, la decisión se refiere a un período distinto del que está en litigio en la presente diferencia y afecta al mercado de un producto diferente -las aeronaves regionales- en el que las condiciones de competencia son diferentes a las que existen en el mercado de LCA.[222] En concreto, en la decisión se indica que el mercado de fabricación de aeronaves regionales en las CE es claramente un mercado de "alto riesgo", debido a la "sobrecapacidad", la "escasa demanda del mercado" y la "existencia evidente de un exceso de capacidad de producción".[223] Estas características no están presentes en el mercado de LCA, en el que Airbus SAS es una de las dos únicas empresas competidoras establecidas en todo el mundo, y hay escasos indicios de sobrecapacidad en los mercados en los que la empresa opera.[224] El experto de las CE, el profesor Whitelaw, señala que la conjunción de una escasa demanda en el mercado y de una sobrecapacidad grave incrementa considerablemente el riesgo empresarial y el riesgo que conlleva el producto, por lo que los prestamistas comerciales exigirán una prima de riesgo mayor.[225]

4.135 Las CE sostienen que el punto de referencia propuesto por los Estados Unidos no refleja las condiciones de financiación disponibles en el mercado.[226] En cambio, si se atiende a los rendimientos obtenidos por los participantes comerciales en la industria de grandes aeronaves civiles -proveedores que invierten en el mismo proyecto y que comparten los riesgos de Airbus- los rendimientos de referencia son mucho menores. Esos rendimientos constituyen una referencia de mercado óptima, ya que tanto los proveedores que comparten los riesgos como los prestamistas en el marco de la FEM soportan riesgos asociados al mismo mercado (el de grandes aeronaves civiles), la misma empresa (Airbus) y el mismo proyecto.[227]

4.136 En tercer lugar, las CE sostienen que tampoco pueden aceptarse las críticas que hacen los Estados Unidos de la referencia de las CE. Las CE consideran que el tardío intento de los Estados Unidos de interpretar esos instrumentos como una especie híbrida de deuda y capital carece de

[215] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 94-98.
[216] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 102-105.
[217] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 10.
[218] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 106-110.
[219] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 20.
[220] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 38.
[221] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 191-193.
[222] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 194 y 195.
[223] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 195 y 196.
[224] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 199.
[225] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 198.
[226] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 38.
[227] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

fundamento. Tampoco el modelo de Ellis, que se basa en el rendimiento del capital de riesgo, refleja la supuesta naturaleza híbrida de esos instrumentos.[228] Con independencia de que se caracterice a los préstamos FEM como deuda, como capital o como valores híbridos, el perfil de riesgo de esos instrumentos es muy parecido al de los contratos de proveedores que comparten los riesgos de Airbus. Las críticas que los Estados Unidos hacen de la referencia de las CE ponen de manifiesto una incomprensión tanto de la naturaleza de los acuerdos de proveedores que comparten los riesgos de Airbus como del procedimiento de compra.[229]

4.137 Las CE señalan, por ejemplo, que los Estados Unidos afirman que la cantidad de dinero involucrada en los contratos de proveedores que comparten los riesgos de algún modo hace que el rendimiento obtenido por esos proveedores sea inadecuado. Sin embargo, la tasa de rendimiento se calcula por dólar; no está, definitivamente, en función de la magnitud del contrato en cuestión. Además, las cantidades en juego eran sustanciales, como demuestra el expediente confidencial.[230]

4.138 Las CE señalan asimismo que los Estados Unidos afirman -sin justificarlo, según ellas- que determinados proveedores que compartían los riesgos recibieron financiación pública. No obstante, aun en el caso de que esos proveedores hubieran recibido financiación pública, e incluso si esa financiación otorgaba un beneficio, no hay motivos para creer que ese beneficio afectaría a las condiciones acordadas por esos proveedores con Airbus. ¿Por qué habrían de transferir el supuesto beneficio a Airbus esos proveedores? Los Estados Unidos no presentan más que especulaciones.[231] Las CE aportan pruebas que, según afirman, muestran que aun en el caso de que esos proveedores hubieran transferido en su totalidad cualquier beneficio otorgado por la FEM a Airbus, la modificación de los tipos de referencia de las CE sería insignificante, y la prima seguiría siendo muy inferior a la indicada por el consultor de los Estados Unidos, Ellis.[232] Las CE consideran que los Estados Unidos también sugieren, sin la menor prueba, que la perspectiva de obtener contratos con Airbus en el futuro influyó en las condiciones de esos acuerdos de suministro. Sin embargo, es muy posible que fueran los proveedores, no Airbus, quienes tuvieran mayor poder de negociación. Muchos de ellos poseen tecnologías exclusivas que los convierten en la única fuente viable para ciertos contratos.[233]

4.139 Las CE abordan también un nuevo argumento expuesto (sin ningún razonamiento ni respaldo probatorio) por los Estados Unidos y el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial. Señalan que el argumento de los Estados Unidos parece consistir en que la FEM concedida a Airbus reduce el riesgo asociado con Airbus, y distorsiona de esa forma la referencia basada en los proveedores que comparten los riesgos. A este respecto, las CE observan que esos proveedores están expuestos a dos tipos de riesgo: riesgo de desarrollo y riesgo de mercado. No hay ninguna razón por la que la FEM facilitada a Airbus haya de afectar en forma alguna a la magnitud o naturaleza de esos riesgos. Y lo que es aún más fundamental, esos proveedores no saben si Airbus percibirá préstamos en el marco de la FEM o en qué condiciones. ¿Con qué fundamento puede pedírsenos que lleguemos a la conclusión de que los proveedores que comparten los riesgos aceptarían rendimientos menores en función de la *posibilidad* de que Airbus recibiera FEM, y ello en unas condiciones, e incluso en una cuantía, que desconocen? Las CE consideran que no hay ninguna prueba que respalde esa hipótesis especulativa, que debe ser rechazada.[234]

---

[228] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 20.
[229] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 21.
[230] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 6.
[231] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 7.
[232] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 91.
[233] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 8.
[234] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 8. *Véase también* CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.140 Contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, las CE presentaron documentos relacionados con un préstamo comercial a uno de los fabricantes asociados de Airbus como prueba de que en el mercado comercial puede encontrarse financiación similar a la FEM. En consecuencia, los Estados miembros no son los únicos proveedores de financiación para proyectos similar a la FEM. Las CE consideran que los Estados Unidos también incurren en error cuando aducen que en la fecha de la firma del acuerdo de financiación había pedidos suficientes para reembolsar plenamente al banco. A su juicio, las CE demuestran que el prestamista comercial incurrió en riesgos relacionados con la entrega. Además, las CE no alegan que el riesgo que corría el banco al ofrecer este préstamo comercial fuera comparable al que corrían los Estados miembros en relación con el A380. Por último, la prima de riesgo para proyectos específicos medida por la UE es dos veces y media superior a la prima de riesgo del acuerdo sobre el préstamo comercial. Los Estados Unidos pretenden que el Grupo Especial crea que representa aproximadamente seis veces esa cuantía.[235]

4.141 Las CE acogen con satisfacción la tardía admisión por los Estados Unidos de que la mejora en la calificación de emisores relacionados con gobiernos aplicada por Moody's no refleja el impacto de los préstamos FEM. Los informes de 2007 de esa entidad, que las CE consideran que los Estados Unidos han citado de forma engañosa, analizan esa mejora, pero, según los Estados Unidos, no son "directamente pertinentes a la presente diferencia".[236]

4.142 Sin embargo, las CE señalan que los Estados Unidos siguen tratando de distraer la atención del Grupo Especial de esa admisión, reformulando su fallido argumento de que EADS, como beneficio adicional o "efecto indirecto" de los préstamos FEM, consigue una mejor calificación crediticia básica. En primer lugar, las CE destacan la afirmación del profesor Whitelaw de que una mejor calificación crediticia no sería un "beneficio adicional" de los préstamos FEM; en lugar de ello, la referencia abarca plenamente cualquier beneficio derivado de esas supuestas subvenciones. Los Estados Unidos no cuestionan que el rendimiento de referencia representa el precio de mercado de la transferencia de riesgo que implican esos préstamos y que todos los beneficios conexos, directos e indirectos, han sido "comprados y debidamente pagados".[237]

4.143 En segundo lugar, las CE rechazan el intento de los Estados Unidos de volver a caracterizar esta mejora del índice de solvencia como un "efecto indirecto" de los préstamos FEM.[238] Moody's confirma que la mejora de la calificación crediticia básica de EADS se deriva del elemento de participación en el riesgo que entrañan los préstamos FEM, elemento que está también presente en otras posibilidades que ofrece el mercado como la financiación por proveedores que comparten los riesgos.[239]

4.144 En tercer lugar, las CE observan que, aun suponiendo que: a) EADS se beneficiara de una mejora de la calificación crediticia debido a cualquier elemento de participación en el riesgo de los préstamos FEM no plenamente compensado, y b) esa mejora redujera el costo del capital para EADS, los Estados Unidos no han aportado datos que permitan establecer la *cuantía* de esa reducción.[240]

4.145 Por último, las CE señalan que el argumento de los Estados Unidos en relación con la calificación crediticia no refuerza su capacidad para demostrar la existencia de efectos desfavorables derivados de la FEM. En una declaración de los Estados Unidos se aduce que las "subvenciones para

[235] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 9.
[236] CE, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 3, *donde se cita* Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 22.
[237] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 5.
[238] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 6.
[239] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 6.
[240] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

emprender proyectos" vinculadas es más probable que generen efectos desfavorables que las subvenciones desvinculadas, las cuales simplemente generan un flujo de caja adicional. Pero cualquier disponibilidad de efectivo que pudiera generar una reducción del costo del capital para EADS *no* estaría vinculada a un programa determinado de LCA, por lo que sería improbable que causara efectos desfavorables.[241]

d) Tasas de rendimiento

4.146 Las CE aducen que los Estados Unidos subestiman las tasas de rendimiento internas requeridas por los gobiernos europeos[242] y, por ende, los rendimientos previstos asociados a préstamos FEM específicos.[243] En primer lugar, el experto estadounidense, Ellis, prescinde del análisis del mercado y las previsiones contenidas en el expediente comercial de Airbus GIE o Airbus SAS, que informan las condiciones de los diversos acuerdos de préstamo FEM. En consecuencia, Ellis omite un gran número de entregas que activarían los pagos a los gobiernos y aumentarían los rendimientos obtenidos por éstos.[244]

4.147 En segundo lugar, los Estados Unidos no tienen en cuenta los efectos de la tributación sobre los rendimientos previstos.[245] Concretamente, las CE señalan que los ingresos en el marco de la FEM están sujetos a tributación, como cualquier otro tipo de ingresos de la empresa; el principal y los intereses reembolsados se deducen al determinar los ingresos imponibles.[246] A consecuencia de ello, los Estados miembros de las CE prestaron fondos con una mano y recogieron una parte de ellos con la otra.[247] Dado que los Estados miembros siguen calculando los intereses sobre la *cuantía bruta* de la FEM concedida, el costo efectivo de los intereses de la FEM que puede utilizar de hecho Airbus es considerablemente mayor que el tipo de interés fijado en el contrato.[248]

e) A350

4.148 Por último, las CE rechazan la alegación de los Estados Unidos de que existe una medida para el A350. En pocas palabras, nunca hubo otra cosa que un compromiso de negociar: jamás ha existido o tenido lugar un acuerdo de financiar, ni un contrato FEM ni desembolso alguno de dinero para el A350. Es más, no hay un proyecto A350; Airbus SAS lo ha abandonado en favor del A350 XWB.[249] Las CE explican que los Estados miembros no han proporcionado ningún préstamo FEM en relación con el programa A350. Por consiguiente, las alegaciones de los Estados Unidos relativas a esos préstamos conciernen a medidas inexistentes y no están comprendidas en el mandato del Grupo Especial.[250]

[241] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 13.
[242] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 10.
[243] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 39.
[244] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 536-541.
[245] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 542-547.
[246] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 543.
[247] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 545.
[248] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 545.
[249] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 13.
[250] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 33.

ICC suprimida donde se indica [***]

D. LA CUESTIÓN DE SI LA AYUDA PARA EMPRENDER PROYECTOS QUE AIRBUS HA RECIBIDO PARA EL A380, EL A340-500/600 Y EL A330-200 CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.149 Los Estados Unidos aducen que la Ayuda para emprender proyectos que Airbus ha recibido para el A380, el A340-500/600 y el A330-200 constituye una subvención a la exportación prohibida.[251] Observan que una constatación de supeditación a las exportaciones tiene tres elementos: 1) la "concesión" de una subvención; 2) que está "vinculada a"; y 3) "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos".[252]

a) A380

4.150 Los Estados Unidos reiteran en primer lugar su alegación de que las subvenciones al A380 son subvenciones a la exportación prohibidas. Explican que los Gobiernos del Reino Unido, Francia, Alemania y España han concedido cada uno Ayuda para emprender proyectos a sus respectivas empresas Airbus para apoyar el desarrollo del Airbus A380. En cada caso, la Ayuda para emprender proyectos es una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, queda satisfecho el primer elemento para demostrar la supeditación a las exportaciones de cada uno de los otorgamientos de Ayuda para emprender proyectos para el A380.[253]

4.151 Según los Estados Unidos, el segundo elemento para demostrar la supeditación a las exportaciones es la existencia de ingresos de exportación reales o previstos. Los Estados Unidos aducen que las pruebas que rodean a la decisión de los Gobiernos participantes en Airbus de otorgar Ayuda para emprender proyectos para el A380 demuestran no sólo que los gobiernos previeron o esperaron que el proyecto generara exportaciones o ingresos de exportación, sino también que sabían que Airbus estaba desarrollando el A380 *principalmente* para el mercado de exportación, y que las ventas de exportación serían cruciales para el éxito del proyecto.[254]

4.152 En primer lugar, en 1999-2000, cuando los Gobiernos participantes en Airbus estaban estudiando con Airbus la Ayuda para emprender proyectos para el A380, Airbus ya afirmaba que estaba desarrollando el A380 principalmente para el mercado de exportación. En segundo lugar, cada uno de los cuatro acuerdos de Ayuda para emprender proyectos entre los Gobiernos participantes en Airbus y Airbus preveía un nivel de ventas del A380 sustancialmente superior a las 247 aeronaves con más de 400 asientos que Airbus predecía que vendería en Europa, lo que demuestra que los gobiernos preveían las exportaciones. En tercer lugar, los cuatro gobiernos han hecho referencias específicas al carácter global del proyecto del A380 y las ventas de exportación de Airbus. En cuarto lugar, Airbus, cuando estaba tratando de obtener la Ayuda para emprender proyectos, destacó los posibles ingresos de exportación e hizo hincapié en la importancia que las ventas de exportación tenían para el éxito del proyecto. En quinto lugar, además de que el A380 es un proyecto orientado a la exportación, la propia Airbus es una empresa muy orientada a la exportación.[255]

4.153 El tercer y último elemento para demostrar que una subvención está supeditada a los resultados de exportación es que la subvención haya estado "vinculada a" las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. Los términos de los propios contratos de Ayuda para

[251] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 29.
[252] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 30.
[253] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 31.
[254] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 32.
[255] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 33.

ICC suprimida donde se indica [***]

emprender proyectos, así como las pruebas que rodean a la concesión de dicha ayuda, demuestran esa vinculación. En primer lugar, una característica crucial de la Ayuda para emprender proyectos es que los Gobiernos participantes en Airbus vinculan el reembolso de la ayuda a las ventas del modelo de aeronave específico que la Ayuda para emprender proyectos está financiando. Si las ventas de la aeronave no satisfacen las expectativas, el reembolso de la ayuda se condona o se pospone indefinidamente. Sin embargo, Airbus ha afirmado que la demanda europea total de aeronaves con más de 400 asientos sólo es de 247 aeronaves. Esto implica necesariamente que los Gobiernos participantes en Airbus vincularon la concesión de la Ayuda para emprender proyectos a que Airbus hiciera un número sustancial de ventas de exportación.[256]

4.154 Los Estados Unidos destacan que los hechos que rodean a la concesión de la Ayuda para emprender proyectos para el A380 son muy similares a los que rodean al contrato de donación que el Grupo Especial encargado del asunto *Australia - Cuero para automóviles* constató que estaba supeditado "*de facto*" a los resultados de exportación. Por otro lado, los hechos que llevaron a ese Grupo Especial a concluir que el contrato de préstamo en litigio en aquella diferencia no estaba supeditado "*de facto*" a los resultados de exportación brillan totalmente por su ausencia en los contratos del A380.[257]

b) A340-500/600 y A330-200

4.155 Seguidamente los Estados Unidos se ocupan de sus alegaciones de que las subvenciones al A340-500/600 y al A330-200 son subvenciones a la exportación prohibidas. En su comunicación, afirman que los mismos tipos de hechos que demuestran la supeditación a las exportaciones de la Ayuda para emprender proyectos para el A380 también demuestran que la Ayuda para emprender proyectos que los Gobiernos francés y español proporcionaron para el A340-500/600 y la Ayuda para emprender proyectos que el Gobierno francés proporcionó para el A330-200 están supeditadas a la exportación, y en consecuencia prohibidas por los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.[258]

c) Supeditación a las exportaciones

4.156 En su declaración inicial en la primera reunión del Grupo Especial, los Estados Unidos aducen que las CE no han logrado refutar la presunción *prima facie* que los Estados Unidos han establecido de que la Ayuda para emprender proyectos para el A380, el A340-500/600 y el A330-200 está supeditada a los resultados de exportación.[259] Sostienen que las CE exponen erróneamente el criterio jurídico pertinente para determinar la existencia de "supeditación", y se abstienen de aplicar las pruebas con arreglo a ese criterio.[260] Destacan que las CE afirman que el Reino Unido tuvo en cuenta las ventas previstas de Airbus al adoptar la decisión de proporcionar la Ayuda para emprender proyectos, y que la decisión del Gobierno de vincular el reembolso de la Ayuda para emprender proyectos a las ventas sirvió para distribuir el riesgo entre la empresa y el Reino Unido. Sin embargo, según los Estados Unidos, esto solamente demuestra lo que los Estados Unidos afirman: los Gobiernos participantes en Airbus proporcionaron préstamos subvencionados no garantizados condicionados a que Airbus reembolsara los fondos mediante gravámenes sobre las ventas. A juicio de los Estados Unidos, los hechos demuestran que, debido a la naturaleza del producto y la naturaleza del mercado de ese producto, los gobiernos sabían que Airbus sólo podría satisfacer ese requisito

[256] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 34.
[257] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 35.
[258] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 36.
[259] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[260] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 8.

ICC suprimida donde se indica [***]

exportando. Por consiguiente, según aducen los Estados Unidos, las subvenciones están vinculadas a los resultados de exportación.[261]

4.157 Los Estados Unidos señalan que las CE reconocen que la Ayuda para emprender proyectos, aunque se analice sobre la base de sus referencias alternativas y deficientes, es una subvención[262] y que los Gobiernos participantes en Airbus preveían que Airbus reembolsara la Ayuda para emprender proyectos y en consecuencia anticiparon la realización del pago condicionado.[263] Observan además que las CE aparentemente admiten que los Gobiernos participantes en Airbus previeron la exportación o los ingresos de exportación.[264]

4.158 Según los Estados Unidos, las CE sostienen que éstos aducen que la concesión de Ayuda para emprender proyectos está vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación previstos simplemente porque los Gobiernos participantes en Airbus esperaban que habría exportaciones de los modelos de LCA desarrollados gracias a la Ayuda para emprender proyectos. Sin embargo, los Estados Unidos explican que no aducen que las expectativas de exportación o de ingresos de exportación concebidas por los gobiernos hicieran por sí mismas que la concesión de la Ayuda para emprender proyectos estuviera supeditada a los resultados de exportación. Los Estados Unidos sostienen que es indiscutible que esas expectativas constituyen parte importante del cuadro general. Sin embargo, igualmente importante en ese cuadro es el hecho de que la decisión de los gobiernos de proporcionar Ayuda para emprender proyectos se adoptara sobre la base y a cambio de un compromiso por Airbus de emprender un curso de acción que necesariamente conlleva exportaciones. Las expectativas de los gobiernos -basadas en los argumentos comerciales de Airbus, las *Global Market Forecasts* (previsiones del mercado mundial) y las solicitudes de Ayuda para emprender proyectos y las evaluaciones críticas de proyectos de los propios gobiernos- fueron una condición previa fundamental para la adopción por los gobiernos de decisiones de proporcionar Ayuda para emprender proyectos.[265]

4.159 Los Estados Unidos aclaran que en contra de lo que sugieren las CE, nunca han aducido que alguna de las disposiciones de los contratos de Ayuda para emprender proyectos haga por sí sola que la concesión de Ayuda para emprender proyectos esté supeditada a las exportaciones. Explican que han tenido en cuenta todos los hechos en conjunto y han puesto de manifiesto que demuestran que la concesión de Ayuda para emprender proyectos está supeditada a los resultados de exportación. En conexión con ello, es de destacar que las CE omiten cualquier análisis de las declaraciones y garantías de algunos de esos contratos que hacen inequívoca la vinculación con la exportación prevista.[266]

4.160 Los Estados Unidos aducen que al responder a su demostración de que determinadas aportaciones de Ayuda para emprender proyectos constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, las CE cometen varios errores críticos. Según los Estados Unidos, las CE adoptan la opinión equivocada de que la relación entre los resultados de exportación y la concesión de una subvención tiene que ser una relación condición-consecuencia o "si-entonces" para que la subvención esté prohibida en el sentido del artículo 3 del Acuerdo SMC. Sin embargo, los Estados Unidos aducen que, además de que el término "consecuencia" no figura en el párrafo 1 a) del artículo 3 ni en la nota 4 del Acuerdo SMC, la referencia expresa a "las exportaciones o los ingresos de exportación ...

[261] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 9.
[262] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[263] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 1.
[264] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[265] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 19.
[266] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 9.

ICC suprimida donde se indica [***]

previstos" en la nota 4 significa que una subvención está supeditada a los resultados de exportación aunque se conceda antes -y no como "consecuencia"- de que la exportación "se haga de hecho efectiva en el futuro". Añaden que las constataciones de los Grupos Especiales que se ocuparon de los asuntos *Canadá - Aeronaves* y *Australia - Cuero para automóviles* respaldan esa interpretación.[267] A este respecto, afirman que las CE falsean las constataciones formuladas en los asuntos *Canadá - Aeronaves*, *Australia - Cuero para automóviles* y *Canadá - Automóviles*.[268]

4.161 En opinión de los Estados Unidos, las CE multiplican su error al formular una serie de argumentos con los que tratan de demostrar la inexistencia de un vínculo entre la concesión de Ayuda para emprender proyectos y los resultados de exportación. Sus esfuerzos están en última instancia condenados al fracaso, ya que se apoyan en una combinación de caracterizaciones erróneas de los argumentos de los Estados Unidos (por ejemplo, acusando falsamente a los Estados Unidos de confundir la previsión de los resultados de exportación con una vinculación a los resultados de exportación) y la insistencia en varias cuestiones carentes de importancia (como la posibilidad de que Airbus opte por anticipar pagos de cantidades de Ayuda para emprender proyectos y la coherencia de las previsiones de los gobiernos sobre las ventas de LCA con prácticas comerciales prudentes).[269]

4.162 Los Estados Unidos afirman que las numerosas pruebas que han presentado en las que se establece la existencia de una vinculación con los resultados de exportación en los contratos de Ayuda para emprender proyectos en litigio demuestran que los Estados Unidos no confunden la previsión de los resultados de exportación con dicha vinculación. Según los Estados Unidos, los contratos consisten en un compromiso del gobierno de desembolsar Ayuda para emprender proyectos con arreglo a un calendario establecido, compromiso que se asume a cambio de un compromiso de la empresa de reembolsar las cuantías de Ayuda para emprender proyectos sobre la base de un gravamen por venta especificado a lo largo de un número acordado de ventas. El número de ventas en virtud de las cuales tiene que reembolsarse la Ayuda para emprender proyectos es tan grande, en relación con la demanda en las CE del modelo de LCA en cuestión, que para llegar a él es necesario exportar. Las disposiciones sobre reembolso de los contratos de Ayuda para emprender proyectos ponen de manifiesto que una condición fundamental para la concesión de Ayuda para emprender proyectos es un compromiso de exportar. Otras disposiciones de los contratos de Ayuda para emprender proyectos refuerzan esa opinión.[270]

4.163 Los Estados Unidos destacan que las CE admiten que los Gobiernos participantes en Airbus preveían que Airbus reembolsara la Ayuda para emprender proyectos. Debido al sistema de reembolso mediante gravámenes y a los planes de reembolso convenidos en los contratos de Ayuda para emprender proyectos, en el caso del A380, el A340-500/600 y el A330-200 eso sólo podía ser posible si había exportaciones sustanciales. Otras pruebas, incluidas otras cláusulas de esos contratos, respaldan también una constatación de supeditación a las exportaciones. En respuesta a ello, las CE aducen en primer lugar que la exportación sólo es exportación prevista si "va a tener lugar", con lo que echan por tierra los conceptos de exportación "real" y exportación "prevista". Sin embargo, los Estados Unidos aducen que el Órgano de Apelación ha aclarado en *Canadá - Aeronaves* que "previsto" significa "esperado".[271]

4.164 Según los Estados Unidos, las CE agravan aún más su error al tratar de incorporar un nuevo texto al Acuerdo SMC, por ejemplo, cuando sostienen que una subvención sólo está supeditada a los resultados de exportación si "las condiciones de la medida varían, de hecho o de derecho, en función

[267] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 20.
[268] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 3.
[269] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 21.
[270] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 22.
[271] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 1.

ICC suprimida donde se indica [***]

de que las ventas se realicen en el mercado interior o en el mercado de exportación". Las CE responden además a argumentos que los Estados Unidos no han formulado, como cuando afirman que la simple expectativa de que el receptor de una subvención realice exportaciones no hace que la concesión de esa subvención esté supeditada a las exportaciones.[272]

4.165 Los Estados Unidos sostienen que el intento de las CE de descartar pruebas que demuestran la supeditación *de facto* a las exportaciones se basa en la premisa viciada de que es preciso que las condiciones de una subvención supeditada a las exportaciones varíen expresamente en función del destino de una venta concreta.[273] Los Estados Unidos aducen que, en un esfuerzo por demostrar que éstos de algún modo han confundido los "resultados de exportación" con los meros "resultados", las CE falsean las pruebas. Según los Estados Unidos, las CE afirman reiteradamente que las condiciones de reembolso de los contratos de Ayuda para emprender proyectos son "neutrales en origen", y que las pruebas no demuestran que esas condiciones "varían en absoluto por referencia a las CE y al resto del mundo". Sin embargo, esas observaciones no son pertinentes. De hecho, sugieren la aplicación de una prueba que no tiene fundamento alguno en el Acuerdo SMC. El Acuerdo SMC no estipula que una subvención sólo está supeditada a los resultados de exportación, y en consecuencia prohibida, si el instrumento que vincula la subvención a las exportaciones o a los ingresos de exportación reales o previstos traza una demarcación expresa entre las ventas en el mercado interior y las ventas de exportación. Además, las condiciones de reembolso de los contratos de Ayuda para emprender proyectos sólo son "neutrales en origen" si se consideran en el vacío, sin referencia alguna a las realidades del mercado en el que se venden los modelos de LCA en cuestión.[274]

4.166 Los Estados Unidos aducen que la caracterización errónea que las CE hacen del argumento de los Estados Unidos sobre la supeditación a la exportación está relacionada con la afirmación por las CE de que hay incompatibilidad entre la demostración por los Estados Unidos de que la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio a Airbus y la demostración por los Estados Unidos de que la concesión de Ayuda para emprender proyectos está supeditada a los resultados de exportación. Sin embargo, el hecho de que los Gobiernos participantes en Airbus prevean un cierto rendimiento de la Ayuda para emprender proyectos no contradice la demostración de que dicha ayuda otorga un beneficio, y el hecho de que el rendimiento para los gobiernos no esté garantizado no contradice la demostración de que la concesión de Ayuda para emprender proyectos está vinculada a las exportaciones previstas.[275]

4.167 Los Estados Unidos añaden que también guarda relación con la caracterización errónea de las CE del argumento de los Estados Unidos sobre la supeditación a las exportaciones la afirmación de que con arreglo a ese argumento "es más probable que se constate que las contribuciones financieras que prevén un cierto rendimiento (como los préstamos) contienen una subvención supeditada a las exportaciones prohibida más de lo que la contienen las contribuciones financieras en forma de simples donaciones". Sin embargo, lo que hace que la Ayuda para emprender proyectos esté supeditada a las exportaciones no es la previsión de un cierto rendimiento, sino el hecho de que la concesión de Ayuda para emprender proyectos está condicionada al compromiso de Airbus de reembolsar dicha ayuda sobre la base de niveles de ventas que necesariamente requieren la exportación. En el informe del Grupo Especial encargado del asunto *Australia - Cuero para automóviles*, donde se constató que un contrato de donación, pero no un contrato de préstamo al

[272] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 2.
[273] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 3.
[274] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 27.
[275] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 23.

ICC suprimida donde se indica [***]

mismo receptor, estaba supeditado a las exportaciones, cabe encontrar una refutación efectiva del argumento de las CE.[276]

4.168 Según los Estados Unidos, un aspecto adicional de la estéril tentativa de las CE de demostrar la inexistencia de un vínculo entre la concesión de Ayuda para emprender proyectos y las exportaciones previstas es su referencia a la opción que Airbus tiene de pagar anticipadamente cuantías de Ayuda para emprender proyectos. Esto es algo que carece de importancia porque, entre otras cosas, en contraste con los reembolsos vinculados al número de entregas de aeronaves especificado en el contrato de Ayuda para emprender proyectos, el pago anticipado no es una obligación. Con respecto a la afirmación de las CE de que la Ayuda para emprender proyectos no está supeditada a los resultados de exportación, porque en teoría Airbus podría anticipar voluntariamente sus reembolsos de Ayuda para emprender proyectos, los Estados Unidos explican que el simple hecho de que se permita a Airbus reembolsar la Ayuda para emprender proyectos en cualquier momento no quiere decir que no sea obligatorio el reembolso a la entrega de aeronaves.[277] De manera análoga, la referencia que las CE hacen a la "garantía" proporcionada por entidades relacionadas con la empresa en determinados contratos de Ayuda para emprender proyectos no aporta nada al argumento de las CE, porque esas garantías no son garantías de reembolso de Ayuda para emprender proyectos. Simplemente establecen que en caso de que una empresa se abstenga de pagar puntualmente al gobierno tras la entrega de una aeronave, el gobierno podrá exigir el pago a la empresa matriz.[278]

4.169 Además, los Estados Unidos señalan que las CE presentan determinadas "explicaciones en contrario" de la decisión de los Gobiernos participantes en Airbus de condicionar la concesión de Ayuda para emprender proyectos al compromiso de Airbus de reembolsar dicha ayuda sobre la base de niveles de ventas que necesariamente requieren la exportación. Sin embargo, según los Estados Unidos, esas explicaciones no abordan la existencia de un vínculo contractual entre la Ayuda para emprender proyectos y los resultados de exportación, sino más bien los motivos que los gobiernos tienen para establecer un vínculo.[279]

4.170 Los Estados Unidos consideran que las CE falsean sus argumentos. Por ejemplo, en relación con la pertinencia de los motivos de un gobierno para la determinación de la supeditación a las exportaciones, el análisis de las CE en el párrafo 129 reproduce extractos de la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos completamente fuera de contexto. En el pasaje de que se trata, los Estados Unidos respondían al argumento de las CE denominado de las "explicaciones en contrario". Los Estados Unidos consideran que, incluso en el caso de que los gobiernos tuvieran motivos no relacionados con las exportaciones para facilitar Ayuda para emprender proyectos, este hecho no rompería el vínculo entre la concesión de Ayuda para emprender proyectos y la exportación prevista, lo que no significa que la existencia de motivos para que un gobierno apoye las exportaciones no sea pertinente a una constatación de que la concesión de Ayuda para emprender proyectos está supeditada a las exportaciones.[280]

4.171 Los Estados Unidos señalan que en el párrafo 144 de su Segunda declaración oral, las CE alegan falta de claridad en relación con la utilización por los Estados Unidos de las palabras "condición previa" y "fundamento" en su Segunda comunicación escrita; lo mismo hacen, en el párrafo 151 de su declaración, con respecto al término "compromiso". Los Estados Unidos destacan que las CE afirman que esas palabras no figuran en el párrafo 1 a) del artículo 3 ni en la nota 4 del

[276] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 24.
[277] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 3.
[278] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 25.
[279] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 26.
[280] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

Acuerdo SMC. Las CE refutan un argumento que los Estados Unidos no han formulado. Los Estados Unidos señalan que el término fundamental que figura en la nota 4 es "vinculada". Es necesario que la concesión de una subvención esté "vinculada a" las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. Puede haber numerosas formas de establecer esa relación de "vinculación". Una de ellas sería, por ejemplo, la circunstancia de que la exportación prevista fuera condición previa o fundamento de la concesión de una subvención.[281] Según los Estados Unidos, las CE, al analizar la cuestión de la supeditación a las exportaciones, desearían que el Grupo Especial hiciera caso omiso del texto de la nota 4 del Acuerdo SMC y, en particular, de las expresiones clave "vinculada a" y "exportaciones previst[as]".[282]

4.172 Una prueba más del intento de las CE de complicar las cuestiones y argumentos pertinentes es la acusación que hacen en el párrafo 148 de su Segunda declaración oral de que los Estados Unidos han formulado "nuevas alegaciones" acerca de la supeditación a las exportaciones. Lo que las CE llaman "nuevas alegaciones" no son otra cosa que aclaraciones acerca de la forma en que determinadas pruebas aportadas en conexión con Primera comunicación escrita de los Estados Unidos establecen la vinculación existente entre la concesión de Ayuda para emprender proyectos y la exportación prevista.[283]

4.173 Los Estados Unidos consideran que también afecta negativamente al argumento de las CE su interpretación errónea del informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero para automóviles*. Contrariamente a lo que afirman las CE, el hecho de que el receptor de la subvención en litigio en aquella diferencia fuera el único exportador de cuero para automóviles era pertinente, pero no determinante (como lo era la condición del receptor en cuanto que participante en un programa anterior); además, en cualquier caso, Airbus es el único exportador de LCA de las CE. Las CE también pasan por alto hechos cruciales, entre ellos que uno de los grandes desembolsos objeto del asunto *Australia - Cuero para automóviles* se efectuó antes de que tuviera lugar ninguna de las exportaciones previstas. Las CE pasan por alto las obligaciones de reembolso basado en las ventas establecidas en los contratos de Ayuda para emprender proyectos, que los distinguen de los contratos de préstamo objeto del asunto *Australia - Cuero para automóviles*. También pasan por alto que la garantía de reembolso a que hizo referencia el Grupo Especial encargado de aquel asunto es totalmente distinta de las "garantías" proporcionadas en determinados contratos de Ayuda para emprender proyectos.[284]

4.174 Por último, los Estados Unidos aducen que el recurso de las CE a partes de los trabajos preparatorios del Acuerdo SMC está fuera de lugar. A su juicio, la afirmación de las CE de que la forma en que los Estados Unidos enfocan el párrafo 1 a) del artículo 3 llevaría a resultados manifiestamente absurdos o irrazonables se basa en argumentos que los Estados Unidos no han formulado.[285] Los Estados Unidos aducen que, contrariamente a lo que afirman las CE, no es cierto que con arreglo a la opinión de los Estados Unidos todo préstamo en un sector globalizado sería una subvención supeditada a la exportación. Los préstamos se pagan normalmente con cargo al flujo de caja general del deudor, no con cargo a una corriente específica de ingresos que necesariamente está vinculada a las exportaciones. Según los Estados Unidos, lo que hace que la Ayuda para emprender proyectos esté supeditada a la exportación es el hecho de que, dadas las condiciones del contrato de

[281] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 7.
[282] Estados Unidos, resumen de la declaración final en la primera reunión, párrafo 20.
[283] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[284] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 28.
[285] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 29.

ICC suprimida donde se indica [***]

Ayuda para emprender proyectos, está vinculada a niveles de ventas que sólo pueden alcanzarse si se exporta.[286]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.175 Las CE señalan que los Estados Unidos alegan que siete medidas en litigio contienen subvenciones supeditadas, *de jure* o *de facto*, a los resultados de exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC. Las CE discrepan tanto de la exposición que los Estados Unidos hacen del marco jurídico como de las inferencias que los Estados Unidos tratan de extraer de los elementos de hecho a que se remiten y de las pruebas que aducen.[287]

4.176 Las CE rechazan la aseveración de los Estados Unidos de que cada una de las siete medidas indicadas constituye una subvención supeditada a la exportación y sostienen que aclaran el criterio jurídico adecuado y demuestran que los Estados Unidos no han presentado un solo elemento probatorio que pueda llevar a la conclusión de que cualquiera de las siete medidas conlleva una subvención supeditada a la exportación.[288]

a) Observaciones preliminares

4.177 Según las CE, los Estados Unidos no han afirmado ni demostrado en sus alegaciones sobre las subvenciones prohibidas la existencia y el contenido exacto de una medida única o general que tenga el carácter de un programa de subvenciones, "en sí misma" o de otra forma, ya se denomine "Ayuda para emprender proyectos" o de cualquier otro modo[289], y aun en el caso de que se constatara que las medidas pertinentes en litigio contienen subvenciones a los actuales productores de LCA de las CE (*quod non*), dichas medidas no constituirían subvenciones supeditadas a la exportación.[290] Según las CE, los Estados Unidos articulan sus alegaciones con respecto a cada una de las siete medidas distintas y diferentes identificadas por ellos[291], a las que las CE se refieren por el título de la medida de que se trate.[292] Las CE sostienen que ello es consecuencia de la decisión de los Estados Unidos de articular sus alegaciones con referencia a los hechos supuestos y las pruebas concernientes a cada una de las siete medidas.[293] Según las CE, el Grupo Especial debe evaluar separadamente cada una de las alegaciones de los Estados Unidos[294], con referencia a las pruebas concretas aportadas por los Estados Unidos con respecto a la alegación y la medida de que se trate, y sopesando las pruebas en relación con la afirmación concreta de los Estados Unidos en cuyo apoyo se aportó la prueba.[295]

4.178 Las CE sostienen que los Estados Unidos confirman y destacan repetidamente que formulan sus alegaciones sobre la base de supuestas subvenciones supeditadas supuestamente a exportaciones "previstas" y no formulan ninguna alegación sobre la base de supuestas subvenciones supeditadas a exportaciones "reales". A juicio de las CE, el Grupo Especial sólo debe examinar las alegaciones

[286] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 19.
[287] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 42.
[288] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 556-558.
[289] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 218.
[290] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 557 y 558.
[291] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 555.
[292] CE, Primera comunicación escrita, notas 478, 485, 487, 489, 490, 492 y 493.
[293] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 219.
[294] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 561.
[295] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 613, 614, 674 y 678. CE, respuesta a la pregunta 79 del Grupo Especial tras la primera audiencia, párrafos 132 y 142; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 133.

ICC suprimida donde se indica [***]

formuladas por los Estados Unidos y no está facultado para abordar cualquier supuesta subvención supeditada a las exportaciones "reales".[296]

4.179 Según las CE, las alegaciones de los Estados Unidos contra las siete medidas son alegaciones que conciernen tanto a la supeditación "*de jure*" como a la supeditación "*de facto*".[297] Las CE invitan al Grupo Especial a que aborde las alegaciones de los Estados Unidos (que las CE consideran equívocas y poco claras)[298] y la interpretación jurídica del párrafo 1 a) del artículo 3 y de la nota 4 de manera sistemática y coherente teniendo en cuenta las normas interpretativas de la Convención de Viena[299], en la que se atiende al diseño y la estructura generales de la disposición, dando sentido a todos sus términos, tanto en el caso de las subvenciones *ad hoc* como en el de los programas de subvenciones.[300] Aducen que, dado que hay un único criterio[301], es imprescindible entender cuál es el contenido de la supeditación "*de jure*" antes de examinar cualquier alegación de supeditación "*de facto*".[302]

4.180 Las CE aducen que, con respecto tanto a las alegaciones de supeditación "*de jure*" como a las alegaciones de supeditación "*de facto*", los Estados Unidos no han demostrado en relación con ninguna de las siete medidas la concurrencia de alguno de los tres elementos que deben existir acumulativamente para que una subvención esté supeditada a las exportaciones: subvención; supeditación; y resultados de exportación. En consecuencia, si el Grupo Especial se pronuncia en favor de las CE en lo que respecta a alguno de esos tres requisitos, puede aplicar el principio de economía procesal con respecto a los otros dos.[303]

4.181 En lo que atañe a la subvención, las CE no admiten que los Estados Unidos hayan demostrado que ninguna de las siete medidas sean subvenciones.[304] Además, aducen que la supeditación a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 3 atañe a la subvención, no a la contribución financiera únicamente. Sostienen que, dado que los Estados Unidos confirman que tratan de demostrar la existencia de supeditación únicamente con respecto a la contribución financiera, sus alegaciones deben desestimarse.[305]

4.182 En lo que respecta a la supeditación, las CE recuerdan que las expresiones "supeditada a" y "vinculada a" son sinónimas[306], y que esas expresiones se refieren a un concepto de "si-entonces" y no a un concepto basado en la previsión, la consideración o la motivación.[307] Las CE citan el *Black's*

[296] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 564.
[297] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 562.
[298] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 560; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 69 y 79; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 115.
[299] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 561; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 70 y 73; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 114 y 116.
[300] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 244; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 117 a 126; CE, respuesta a la pregunta 216 del Grupo Especial, párrafos 520 a 527.
[301] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 606.
[302] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 71 y 74; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 117; CE, respuesta a la pregunta 216 del Grupo Especial, párrafos 520 a 527.
[303] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 557 y 558; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 74.
[304] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 554.
[305] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 23.
[306] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 581.
[307] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 76.

ICC suprimida donde se indica [***]

Law Dictionary en apoyo de sus argumentos acerca de la interpretación adecuada de los términos "supeditada" y "condición".[308]

4.183 Las CE sostienen que los Estados Unidos interpretan el término inglés "*actual*" como si significara "*real*", es decir, que algo realmente ("*actually*") ha tenido lugar en el pasado o realmente ("*actually*") tiene lugar en el futuro, mientras que interpretan el término "*anticipated*" ("previstos") (en yuxtaposición al término inglés "*actual*") como si significara "potencial", de manera que, según los Estados Unidos, y específicamente en el caso de una subvención *ad hoc*, el que la exportación "prevista" "realmente" tenga lugar alguna vez en nada afecta a la cuestión de si existe o no una subvención supeditada a los resultados de exportación. Por tanto, a juicio de los Estados Unidos, la condición requerida no es la exportación, sino "la previsión de" exportación; esto conlleva necesariamente una investigación de la "intención" o el "estado de ánimo" hipotéticos de una persona física cuyos pensamientos son imputables al Miembro demandado, siendo la mera previsión, consideración o motivación suficiente para demostrar la supeditación, enfoque que las CE consideran que adolece de vicios intrínsecos y es jurídicamente erróneo.[309] Las CE sostienen que los Estados Unidos basan sus argumentos en términos como "*precondition*" (condición previa) y "*predicate*" (fundamento) que no figuran en el texto del Acuerdo SMC.[310]

4.184 Según las CE, para establecer adecuadamente la interpretación correcta de la expresión "*actual or anticipated*" ("reales o previstos") es conveniente hacer un análisis sistemático, diferenciando el caso de una subvención *ad hoc* del de un programa de subvención. Según las CE, la expresión "*actual or anticipated*" ("reales o previstos") hace patente que la prohibición del párrafo 1 a) del artículo 3 y de la nota 4 abarca todas las exportaciones que se realizan antes o después de la promulgación de la medida que establece la supeditación, si el hecho de la exportación perfecciona o puede perfeccionar el derecho a una subvención. El momento de cualquier exportación o pago no implica una diferencia sustantiva.[311] En consecuencia, específicamente en el caso de una subvención *ad hoc*, las CE aducen que la interpretación correcta es que el término inglés "*actual*" alude a una exportación que existe (es decir, que ya ha tenido lugar) en el momento que se estima que existe la subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, mientras que el término "*anticipated*" ("previstos") (también yuxtapuesto al sentido del término inglés "*actual*") alude a una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en que se estima que la subvención existe, pero que tendrá lugar en el futuro.[312] Las CE aducen que el contexto y el objeto y fin de la disposición apoyan su posición, que es confirmada por los trabajos preparatorios.[313]

4.185 Las CE sostienen que si se aceptara la interpretación de los Estados Unidos, serían más probables las constataciones de existencia de subvenciones supeditadas a las exportaciones en el caso de economías pequeñas o dependientes de las exportaciones o de mercados globales[314] porque la exportación tendría una posición más destacada en el conjunto de las posibles consideraciones.[315] La defensa contra esa consecuencia es precisamente el concepto de supeditación. A juicio de las CE,

[308] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 119 y nota 89.
[309] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 233; CE, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial, párrafos 528-530 y 533-535.
[310] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 145.
[311] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 117-126 y 142.
[312] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 232-250; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 117-131 y 142; CE, respuesta a la pregunta 175 del Grupo Especial, párrafos 70-73.
[313] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 248 y 249.
[314] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 229.
[315] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 129.

ICC suprimida donde se indica [***]

los Estados Unidos apoyan teóricamente ese principio, pero en la práctica hacen caso omiso de él a efectos de sus comunicaciones a este Grupo Especial.[316]

4.186 Haciendo especial referencia a esta cuestión, las CE destacan que los Estados Unidos pasan por alto el diseño y estructura general del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4. La expresión "*actual or anticipated*" ("reales o previstos") de esa nota confirma que la disposición recoge toda la gama de posibilidades, es decir, las exportaciones que existen en el momento del otorgamiento inicial (*actual exports*) así como las que tienen lugar en el futuro (*anticipated exports*), y el conjunto total de pruebas. La nota 4 cambia el criterio jurídico básico de supeditación de "si-entonces" a "porque". La idea de "porque" podría ser (o no) prueba de la supeditación, pero no ha de confundirse con ella, del mismo modo que la "previsión de" exportaciones no ha de confundirse con la supeditación.[317] A juicio de las CE, los Estados Unidos no hacen ningún intento de explicar las razones ni la forma en que las pruebas que aportan en relación con la idea de "porque" ponen de manifiesto la existencia y el contenido preciso de una subvención supeditada a las exportaciones, especialmente en lo que respecta a un supuesto programa de subvenciones. En consecuencia, con arreglo a sus propios términos, los Estados Unidos no establecen ninguna presunción *prima facie*, porque se basan en esa falsa premisa. Las consecuencias sistémicas de la interpretación de los Estados Unidos, de aceptarse ésta, privarían de hecho de sentido al requisito de la supeditación al convertir una prohibición basada en la supeditación en una prohibición basada en algún tipo de criterio establecido en función de los "motivos" o "efectos.[318] No es eso lo que los Miembros acordaron. Las CE añaden que los trabajos preparatorios confirman su interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y de la nota 4 del Acuerdo SMC.[319]

4.187 Las CE consideran que los Estados Unidos, confundiendo distintas cuestiones fácticas y jurídicas, se remiten a determinados documentos que pueden estar relacionados con la cuestión de la *previsión*, la consideración o los motivos y afirman que con ello han demostrado la existencia de subvenciones supeditadas a la exportación. Sin embargo, las CE sostienen que en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos es imposible discernir en qué modo los hechos a los que se hace referencia y las pruebas aducidas realmente respaldan la conclusión jurídica alegada, especialmente en lo que respecta a la *supeditación* requerida. De hecho, a lo que se reduce el argumento de los Estados Unidos es a afirmar que la previsión de ventas más la orientación a las exportaciones en un mercado mundial demuestra la existencia de una subvención supeditada a la exportación, afirmación que los grupos especiales y el Órgano de Apelación han rechazado reiteradamente en otros casos.[320]

4.188 Las CE aducen que la mera previsión, o incluso la consideración o la motivación, no constituyen supeditación. Sostienen que la disposición identificada por los Estados Unidos en cada una de las siete medidas no establece una subvención a la exportación, sino un *reembolso* a la venta, que es lo contrario de una subvención. Explican que la disposición sobre reembolso conlleva supeditación en el sentido de una condición descrita jurídicamente (venta) cuyo cumplimiento fáctico futuro tendrá una consecuencia jurídica (acuerdo de la empresa de reembolsar al gobierno). Sin embargo, las CE sostienen que esto no es la supeditación requerida por el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos no pueden generar una supeditación a la exportación combinando la orientación a la exportación (o las previsiones en un mercado global) con

[316] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 230.
[317] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 630-633; CE, respuesta a la pregunta 175 del Grupo Especial, párrafos 70-73.
[318] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 245.
[319] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 559.
[320] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 46.

ICC suprimida donde se indica [***]

una supeditación irrelevante.[321] Las CE consideran que la posición de los Estados Unidos es incompatible con las resoluciones dictadas en los asuntos *Australia - Cuero para automóviles II* y *Canadá - Aeronaves*.[322]

4.189 Las CE sostienen que en todo caso, independientemente de la interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, los hechos expuestos y las pruebas aportadas por los Estados Unidos no demuestran que ninguna de las siete medidas constituya una subvención supeditada a las exportaciones.

4.190 En lo que respecta a los resultados de exportación, según las CE los Estados Unidos aducen en realidad que estarían prohibidas las subvenciones supeditadas simplemente a los resultados, siendo así que sólo están prohibidas las subvenciones supeditadas a los resultados de *exportación*. Las CE explican que el texto del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 aluden reiteradamente a los resultados de exportación, mientras que los Estados Unidos aducen que existe una condición de obtener resultados. Las CE encuentran apoyo para su argumentación en el contexto de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación que figura en el Anexo I del Acuerdo SMC, que se refiere repetidamente a las exportaciones y/o circunstancias que "favorecen" las exportaciones, en los párrafos 1 y 2 del artículo XVI del GATT de 1994 (que se refieren a los efectos de las subvenciones neutrales y de las subvenciones a la exportación respectivamente) y en el párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC, que se refiere a las subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados. Las CE encuentran también apoyo a su argumentación en el objeto y fin expuestos en el preámbulo del GATT de 1994 y en el diseño y estructura generales del Acuerdo SMC. Según las CE, las subvenciones supeditadas a la exportación están prohibidas porque esas medidas representan un método especialmente eficaz para compartimentar los mercados, que permite a los Miembros crear un incentivo para que las empresas exporten, evitando al mismo tiempo que los precios internos se reduzcan, y frustrando así el objetivo básico de los Acuerdos de la OMC de promover un comercio internacional equitativo. En cambio, como confirman también los trabajos preparatorios, los Miembros de la OMC nunca quisieron que se prohibieran todas las subvenciones a empresas con ventas tanto nacionales como de exportación, como confirma la última frase de la nota 4. Cualesquiera efectos de las subvenciones neutrales a empresas exportadoras siguen estando sujetos a las Partes III y V del Acuerdo SMC.[323]

4.191 De forma más general, las CE aducen también que la existencia y aplicación del Acuerdo de 1992 son hechos que guardan relación con la adopción de las medidas. Al parecer, en el presente caso los Estados Unidos opinan que mantuvieron con las CE, durante casi un decenio, un acuerdo que permitía adoptar medidas que los Estados Unidos sabían que constituían subvenciones prohibidas. Parece, además, que los Estados Unidos opinan que, si bien la ayuda acordada para Boeing no ha causado efectos desfavorables para los intereses de las CE, la ayuda acordada para Airbus (es decir, el *quid pro quo* básico en el Acuerdo de 1992) está prohibida. Las CE sostienen que estos son *hechos* que el Grupo Especial *tiene que* tomar en cuenta al evaluar la *credibilidad* y *plausibilidad* de la interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4, así como el análisis de los hechos que ahora propugnan los Estados Unidos.[324]

[321] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 47.

[322] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 12.

[323] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 570 a 577; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 82 y 83; CE, respuesta a la pregunta 79 del Grupo Especial, párrafos 138-140; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 121 y 155.

[324] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 251-257; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 136 y 151.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.192 Por las razones expuestas, las CE concluyen que los Estados Unidos no han demostrado que concurra ninguno de los tres requisitos establecidos en el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC. Subrayan que el Grupo Especial debe examinar primero las alegaciones de supeditación "*de jure*" y después las alegaciones de supeditación "*de facto*". Destacan además que el Grupo Especial debe obrar con especial rigor por lo que respecta a la existencia y el contenido exacto de las medidas, especialmente en el caso de las últimas alegaciones citadas, y evaluar individualmente cada una de las siete medidas.[325]

b) No hay subvenciones supeditadas *de jure* a los resultados de exportación

4.193 Las CE comentan cinco cuestiones de interpretación jurídica: la existencia de una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC; la condición (resultados de exportación); la consecuencia (otorgamiento de una subvención) y la relación de dependencia (o supeditación) requerida por el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4, así como el hecho de que incumbe a los Estados Unidos demostrar sus alegaciones.[326] Las CE consideran que los Estados Unidos no han demostrado que ninguna de las siete medidas en litigio contenga una subvención supeditada *de jure* a los resultados de exportación. A este respecto, las CE sostienen que las disposiciones citadas por los Estados Unidos ni siquiera tienen el contenido que estos pretenden, sino que sólo contienen un calendario convenido.[327] En todo caso, según las CE, los Estados Unidos no han podido demostrar la condición requerida (resultados de exportación), la consecuencia requerida (otorgamiento de una subvención), especialmente porque la consecuencia de conseguir determinadas ventas de LCA es el *pago* al Estado miembro, y no la recepción de una donación, o la supeditación requerida. Como esos requisitos son acumulativos, las alegaciones de los Estados Unidos deben rechazarse por cualquiera de esas razones considerada aisladamente.[328]

4.194 A juicio de las CE, los Estados Unidos tampoco han demostrado que "la medida implica necesariamente" una subvención supeditada a la exportación. En el asunto *Canadá - Automóviles* la concesión de una subvención en forma de exención del pago de derechos de importación estaba supeditada a que un fabricante de vehículos canadiense respetara una "relación" entre el valor de su producción y el valor de sus ventas en el mercado interior. La relación, por ejemplo, podía fijarse en 100:100, de modo que podía respetarse vendiendo toda la producción en el Canadá, sin importaciones ni exportaciones; o exportando e importando un valor igual (por ejemplo, 100 vehículos producidos, de los cuales 80 vendidos en el Canadá y 20 exportados, 20 importados y vendidos). Por lo tanto, una relación de 95:100 permitía que el valor de importación excediera del valor de exportación sin pérdida de la subvención, pero sólo hasta el límite del 5 por ciento establecido por la relación. El Grupo Especial y el Órgano de Apelación razonaron correctamente que, una vez alcanzado el límite de la relación, la única manera en que un fabricante podía importar (y en consecuencia obtener la subvención) sería exportando y manteniendo así la relación. Por consiguiente, la medida preveía la concesión de una subvención supeditada *de jure* a los resultados de exportación. Esto podía deducirse mediante un razonamiento elemental basado en las disposiciones de la propia medida.[329] Las CE señalan que en el presente caso, los Estados Unidos se basan en documentos como los siguientes: contrato, GMF y evaluación del proyecto. Según las CE, esos documentos no demuestran la existencia de una subvención supeditada *de jure* o de cualquier otro modo a la exportación como ocurría en el asunto *Canadá - Automóviles*.[330] Según las CE, los Estados Unidos han reconocido que las siete medidas son "neutrales en origen", y que los argumentos

[325] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 584.
[326] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 43.
[327] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 584.
[328] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 557.
[329] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 28.
[330] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 258-295.

ICC suprimida donde se indica [***]

de los Estados Unidos dependen del supuesto "contexto del mercado", lo que confirma que las alegaciones estadounidenses sobre la supeditación "*de jure*" carecen de fundamento.[331]

c) No hay subvenciones supeditadas *de facto* a los resultados de exportación

4.195 Las CE aducen que, independientemente de la interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, los Estados Unidos no han podido demostrar la existencia de una subvención supeditada *de facto* a los resultados de exportación. Explican, en primer lugar, que el criterio jurídico es el mismo (sólo difieren las pruebas pertinentes); que la previsión (de ventas, incluidas las exportaciones) (la consideración de las mismas o el hecho de que sean el motivo) no demuestra por sí misma la existencia de supeditación; y que la orientación a las exportaciones es insuficiente (observaciones todas ellas con las que los Estados Unidos están de acuerdo).[332] Las CE ponen seguidamente de manifiesto que un simple examen de los hechos y las pruebas revela que los Estados Unidos no han podido demostrar la condición requerida (resultados de exportación), ya que los documentos citados por los Estados Unidos en apoyo de su alegación demuestran simplemente una preocupación por obtener beneficios, independientemente del lugar donde puedan obtenerse en un mercado mundial, la consecuencia requerida (otorgamiento de una subvención), o la supeditación requerida. De hecho, no sólo los documentos no apoyan las alegaciones de los Estados Unidos, sino que las contradicen abiertamente, ya que, con arreglo a las cláusulas de los contratos, los fondos se facilitan al receptor y siguen en su poder aunque no tenga lugar ninguna exportación, incluso ninguna venta o entrega.[333] Las CE aducen que, una vez más, dado que esos requisitos son acumulativos, las alegaciones de los Estados Unidos deben rechazarse por cualquiera de esas razones considerada aisladamente.[334]

4.196 Las CE sostienen que un examen de los documentos aportados y citados por los Estados Unidos, medida por medida, analizando el documento de que se trate en relación con el hecho en apoyo del cual se aporta, pone de manifiesto que los Estados Unidos no han logrado establecer una presunción *prima facie*. En primer lugar, las CE se ocupan de la medida del Reino Unido en relación con el A380 y los 13 documentos aportados por los Estados Unidos para demostrar la existencia de una "previsión", y explican que la disposición del contrato sobre reembolso es neutral en cuanto al origen, como confirman las *Global Market Forecasts* de 1999 y 2000, un documento informativo de Airbus de 1999 que reitera las previsiones de 1999, la evaluación del proyecto y el expediente empresarial. Las CE ofrecen explicaciones similares con respecto a un comunicado de prensa del Gobierno del Reino Unido y a los informes de prensa, y a los informes de prensa de *AFX News Limited*, *AviationNow* y *The Economist*, así como con respecto a un "documento de posición" titulado *Aeronautics for Europe* presentado a la Comisión Europea por el Grupo Asesor Externo sobre Aeronáutica.[335] Presentan un análisis similar con respecto a los tres documentos aportados por los Estados Unidos en apoyo de su tesis de que existe supeditación[336] y hacen un análisis comparable, en el que se llega a idéntico resultado, con respecto a cada una de las siete medidas.[337]

4.197 Las CE sostienen que, en lo fundamental, lo que los Estados Unidos aducen es que cualquier financiación basada en reembolsos (supuestamente en condiciones inferiores a una referencia de mercado) en un mercado mundial siempre será una subvención supeditada a los resultados de exportación, y ello por dos razones. Primero porque, a largo plazo, es probable que una empresa que

[331] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 137.
[332] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 605-612.
[333] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 609.
[334] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 557.
[335] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 615-629.
[336] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 637-656.
[337] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614 y 674 a 681.

ICC suprimida donde se indica [***]

opere en un mercado verdaderamente mundial tenga que vender en ese mercado mundial (y no sólo en su mercado interior) para sobrevivir. Segundo, porque probablemente para que la financiación de proyectos basada en reembolsos en función de las ventas sea rentable en condiciones de mercado será preciso vender en todo el mundo o, en otras palabras, vender tanto en el mercado interior como en el de exportación. Por consiguiente, cuanto más pequeña o más dependiente de las exportaciones sea una economía, o más global un mercado de productos subvencionados, más probable será que exista, según los Estados Unidos, una subvención supeditada a la exportación. Las CE sostienen que ese enfoque es inadecuado y no está justificado por los hechos.[338]

4.198 Las CE explican que las disposiciones sobre reembolso no pueden crear una supeditación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y de la nota 4. La prohibición del párrafo 1 a) del artículo 3 es *neutral* con respecto al *tipo* de subvención, lo que implica que es aplicable del mismo modo a todos los tipos de contribución financiera. Las CE señalan que la interpretación de los Estados Unidos generaría un incentivo para que los Miembros hicieran subvenciones puras, y no contribuciones financieras para las que se prevé un rendimiento.[339] La disposición sobre reembolso del contrato no convierte de algún modo por arte de magia el préstamo en una subvención supeditada a la exportación, ni porque "se desprenda necesariamente" ni en virtud de ninguna otra oscura aseveración, y mucho menos a la luz de las evidentes explicaciones en contrario sobre el fundamento comercial de la existencia de esa disposición de reembolso. A juicio de las CE, la tentativa de los Estados Unidos de restar importancia a esas explicaciones afirmando que "las CE sólo están demostrando lo que nosotros decimos" es al mismo tiempo del todo inadecuada e incomprensible. Al demostrar que la razón de la existencia de la disposición de reembolso *no guarda relación alguna con los mercados de exportación* -el aspecto de neutralidad que los Estados Unidos en realidad reconocen- las CE demuestran, a su juicio, que la supeditación a la exportación no "se desprende necesariamente" de la disposición de reembolso, como afirman los Estados Unidos.[340]

4.199 Por lo que respecta a la medida del Reino Unido en relación con el A380, por ejemplo, los Estados Unidos afirman que han demostrado la existencia de una subvención supeditada *de facto* a los resultados de exportación porque "las pruebas demuestran que el A380 se concibió desde el primer momento como un producto para los mercados de exportación asiáticos". Según las CE, esa afirmación carece totalmente de fundamento. El Reino Unido no influyó en el diseño de los productos Airbus. Antes bien, lo que influye en el diseño de los productos Airbus es la demanda, como se destaca en *Airbus Global Market Forecasts*.[341]

4.200 Las CE aducen que hay explicaciones en contrario absolutamente racionales que justifican la existencia de la disposición de reembolso en cada uno de los contratos, que no tiene nada que ver con las exportaciones.[342] Sostienen que, al tratar de refutar esas explicaciones con la reiterada afirmación de que los motivos no son pertinentes a la supeditación, los Estados Unidos confirman expresamente que sus argumentos carecen completamente de fundamento.[343]

4.201 Según las CE, los argumentos de los Estados Unidos son incompatibles con el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero para automóviles II*, con el que son compatibles los argumentos de las CE. En contra de lo que afirman los Estados Unidos, los hechos

[338] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 30.
[339] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 5.
[340] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 31.
[341] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 32.
[342] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 657-666; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 80; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 158; CE, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial, párrafos 531-533.
[343] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 130 y 131.

ICC suprimida donde se indica [***]

que concurren en el presente asunto son diametralmente opuestos a los que constituían el contexto fáctico del contrato de donación en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*; y el razonamiento del Grupo Especial con respecto al contrato de préstamo en ese asunto respalda la posición de las CE y está en contradicción con la de los Estados Unidos.[344] Lo mismo puede decirse con respecto a los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, en el que casi todas las consideraciones del Grupo Especial se referían a un programa de subvenciones (los Estados Unidos no formulan ninguna alegación con respecto a un programa de subvenciones prohibidas en el presente asunto)[345], en el que estaban presentes tanto la condición requerida (resultados de exportación) como la supeditación requerida, y que en consecuencia contaminaba las medidas en litigio, que eran casos de aplicación del programa, con independencia de su forma.[346]

4.202 Las CE aducen que, ante el rechazo de las CE, los Estados Unidos tratan de modificar y de ampliar de manera inadmisible el alcance de su argumentación mediante la tardía introducción de nuevos argumentos y nuevas citas de pruebas relativas a supuestos "compromisos recíprocos", y que esos nuevos argumentos deben desestimarse por razones sustancialmente idénticas. Ninguna de las disposiciones a las que se refieren los Estados Unidos contiene un "compromiso" de exportar, ni supedita a la exportación el derecho a conservar los fondos.[347]

4.203 Para concluir, las CE invitan al Grupo Especial a que estudie las alegaciones de los Estados Unidos de manera sistemática, basándose en el sentido corriente, el contexto y el objeto y fin de las disposiciones pertinentes, medida por medida. Según las CE, un simple examen de los hechos a que hacen referencia y a las pruebas que aducen los Estados Unidos pone inmediatamente de manifiesto que estos ni siquiera han logrado establecer una presunción *prima facie*, y que todas sus alegaciones deben rechazarse.[348]

4.204 Las CE concluyen que se han impugnado uno tras otro los diversos elementos de la argumentación de los Estados Unidos y estos se han visto obligados a admitir[349] que no se trata del mercado mundial.[350] Tampoco se trata de que Airbus exporte (o sea una empresa "orientada a la exportación").[351] No se trata de la supuesta "previsión (o consideración) de" las exportaciones.[352] Ni de la supuesta "motivación".[353] Ni de los resultados que incluyen los resultados de exportación.[354] No se trata del hecho de que la medida prevea un rendimiento.[355] Ni tampoco de la disposición sobre reembolso.[356] A juicio de las CE, se trata precisamente de que el supuesto receptor es Airbus. Esa, según las CE, es la única razón por la que los Estados Unidos insisten en que de alguna forma sus afirmaciones demuestran "en conjunto" la existencia y el contenido preciso de una subvención supeditada a los resultados de exportación, cuando es evidente que no es así.

[344] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 667-673.
[345] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 124.
[346] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 79.
[347] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 149-154, 159 y 163-169.
[348] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 561.
[349] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 170.
[350] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 253.
[351] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 253.
[352] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 135 y 220.
[353] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 231 y 234.
[354] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 244.
[355] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 220.
[356] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 134.

ICC suprimida donde se indica [***]

E. LA CUESTIÓN DE SI MEDIANTE DETERMINADOS PRÉSTAMOS DEL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES SE SUBVENCIONÓ EL DESARROLLO DE LAS GRANDES AERONAVES CIVILES DE AIRBUS

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.205 Los Estados Unidos sostienen que el Banco Europeo de Inversiones ("BEI") ha subvencionado reiteradamente el desarrollo de las grandes aeronaves civiles de Airbus. Señalan que el BEI ha proporcionado una ayuda financiera significativa a Airbus para el desarrollo de sus nuevos modelos de grandes aeronaves civiles. Explican que la ayuda financiera ha adoptado la forma de préstamos -al menos 11 hasta la fecha- con un valor total del principal de aproximadamente 1.600 millones de euros. El BEI proporciona los créditos para el desarrollo de modelos específicos de LCA de Airbus, generalmente como suplemento de la Ayuda para emprender proyectos que los diversos Gobiernos participantes en Airbus conceden para los mismos modelos. Los Estados Unidos sostienen que cada uno de los préstamos del BEI es una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC que es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.[357]

4.206 Los Estados Unidos exponen los antecedentes fácticos por lo que respecta al Banco Europeo de Inversiones. Explican que el BEI, "la institución de financiación de la Unión Europea, se creó en virtud del Tratado de Roma. Los miembros del BEI son los Estados miembros de la Unión Europea, todos los cuales han contribuido al capital del banco". Según los Estados Unidos, el BEI se describe a sí mismo como "el banco orientado por las políticas de la UE". Tiene "estrechas relaciones de trabajo con otras instituciones de la UE, en particular el Parlamento Europeo, el Consejo Europeo y la Comisión Europea". Proporciona financiación en apoyo de las prioridades de política de la UE. Los proyectos que financia tienen que "contribuir al logro de objetivos de la UE, como el de hacer que las industrias y las pequeñas empresas europeas sean más competitivas". Por todas esas razones, el BEI es, según los Estados Unidos, un "organismo público" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[358]

4.207 Los Estados Unidos sostienen que el préstamo que el BEI proporcionó a EADS en 2002 es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Afirman que en 2002, el BEI acordó conceder un "préstamo individual" de 700 millones de euros a EADS para investigación y desarrollo relacionados con el Airbus A380. El préstamo es una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC que es específica en el sentido del artículo 2 del mismo acuerdo.[359]

4.208 En primer lugar, según los Estados Unidos, el BEI es un organismo público, y los 700 millones de euros que acordó proporcionar a EADS para el A380 -como todas las demás medidas del BEI que los Estados Unidos impugnan en la presente diferencia- adoptó la forma de un préstamo. Por consiguiente, es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[360]

4.209 En segundo lugar, según los Estados Unidos, el préstamo otorga un beneficio, porque se concede en condiciones que son más favorables que las disponibles en el mercado. Los Estados Unidos aducen que el BEI no se recata en reconocer que su finalidad es precisamente prestar apoyo a los objetivos de política pública de la UE proporcionando préstamos en condiciones mejores de las que de otro modo podrían obtener los receptores, en el caso de que pudieran obtenerlas. Aseveran que

[357] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 37.
[358] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 38.
[359] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 39.
[360] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 40.

ICC suprimida donde se indica [***]

el BEI concede ese beneficio transfiriendo a sus prestatarios no clasificados AAA el tipo de interés que paga sobre los empréstitos que él mismo contrae en el mercado de capital (clasificados AAA), y prestando los fondos a precio de costo. Así pues, al igual que el programa *Technology Partnership Canada* objeto de la diferencia *Canadá - Aeronaves*, el BEI "no trata de obtener ni obtiene una tasa comercial de rendimiento" sobre los préstamos que concede. El Grupo Especial encargado del asunto *Canadá - Aeronaves* consideró que ese factor era determinante para establecer, en aquella diferencia, la existencia de una subvención. Es igualmente determinante por lo que respecta al BEI.[361]

4.210 Además, la información que las CE proporcionaron durante el proceso del Anexo V confirma, en opinión de los Estados Unidos, que el préstamo del BEI para el A380 otorga un beneficio, porque el tipo de interés sobre el préstamo es inferior al tipo aplicable a los empréstitos comerciales ajustados por el riesgo que el mercado habría cobrado a EADS en 2002 para un préstamo a largo plazo equivalente. El préstamo es también específico en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Es desproporcionadamente grande tanto en porcentaje como en términos absolutos. Además, todos los "préstamos individuales" que el BEI concede son totalmente discrecionales.[362]

4.211 Por último, los Estados Unidos afirman que los préstamos que el BEI concedió a Airbus entre 1988 y 1993 son subvenciones específicas. Los 700 millones de euros que el BEI acordó proporcionar para el A380 no fueron su primer préstamo a un proyecto Airbus. Desde 1988, el Banco ha proporcionado al menos otros 11 préstamos para el desarrollo de modelos Airbus específicos. Los Estados Unidos sostienen que, al igual que el préstamo de 700 millones de euros para el A380, cada uno de esos otros préstamos es una subvención específica a Airbus en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.[363]

4.212 En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos señalan que las CE respondieron principalmente negando que los préstamos del BEI son específicos y que otorgan un beneficio. En primer lugar, por lo que respecta a la especificidad, los Estados Unidos consideran que entre otros defectos, el argumento de las CE se basa en gran medida en un enfoque de la desproporcionalidad, a efectos de determinar si una subvención es *de facto* específica, con arreglo al cual cada préstamo proporcionado por el BEI se compararía con la totalidad de los préstamos del BEI a lo largo de sus cinco decenios de vida.[364] Los Estados Unidos aducen que el argumento de las CE de que el Grupo Especial debe determinar la especificidad de los préstamos del BEI examinando todos los préstamos que ha proporcionado a todos los sectores desde su fundación permitiría, si se aceptara, una enorme elusión del Acuerdo SMC.[365]

4.213 Los Estados Unidos consideran que es errónea la opinión de las CE de que los préstamos del BEI en litigio no son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.[366] Casi sin explicaciones, las CE afirman que "los préstamos del BEI impugnados ... no pueden ser específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC", aparentemente basándose en la falta de limitaciones explícitas para obtener préstamos del BEI. No obstante, afirman los Estados Unidos, si los términos y condiciones específicos de un contrato de subvención dado son lo bastante distintos de los términos y condiciones de otros contratos concluidos en el marco del mismo programa de subvención, ello puede hacer que la subvención de que se trate trascienda los parámetros del programa más amplio del que forma parte. En ese caso, y a los efectos de un análisis de la

[361] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 41.
[362] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 42.
[363] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 43.
[364] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 30.
[365] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 14. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 30.
[366] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

especificidad *de jure* en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, la subvención debe examinarse por separado del programa más amplio.[367]

4.214 Los Estados Unidos aducen que a pesar de reiteradas aseveraciones de que los requisitos para obtener préstamos del BEI son "objetivos" y "automáticos" (y, por tanto, a juicio de las CE, no específicos como cuestión de derecho), la propia explicación de las CE contradice su posición. En particular, los Estados Unidos observan que las CE describen múltiples estratos de examen que han de completarse para que el BEI apruebe una solicitud de préstamo, lo que demuestra que obtener un préstamo del BEI es todo menos "automático". Además, los factores examinados durante ese proceso demuestran que los criterios o condiciones que regulan la admisibilidad -como la "mejora de la eficiencia y/o calidad de la infraestructura" y la "mitigación de problemas sociales o de exclusión"- son subjetivos, no objetivos. Los Estados Unidos sostienen que aunque las CE califican las directrices del BEI en materia de admisibilidad como "un ejemplo magnífico de criterios que son de naturaleza económica y de aplicación horizontal, y que no favorecen a empresas de ningún sector (e incluso de ningún tamaño)", en modo alguno han demostrado por qué esa caracterización es exacta. Lo cierto es que no lo es.[368]

4.215 Los Estados Unidos consideran que en todos los casos, se trata de préstamos discrecionales, "individuales" y de magnitud desproporcionada.[369] Señalan que las CE se han negado a proporcionar la información que el Grupo Especial necesitaría para evaluar los términos y condiciones específicos de la mayoría de los préstamos del BEI en cuestión. Además, las CE se negaron a proporcionar información sobre otros préstamos del BEI que pudiera permitir un análisis de la manera en que el BEI ejercitó sus facultades discrecionales al proporcionar préstamos a Airbus, en comparación con otros prestatarios.[370] Según explican los Estados Unidos, las CE no aportan pruebas que demuestren que los préstamos del BEI a Airbus son lo bastante similares a otros préstamos concedidos por el BEI para no poder considerarse subvenciones específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2.[371]

4.216 Los Estados Unidos sostienen que las CE no han demostrado que los préstamos del BEI son préstamos no específicos en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Según los Estados Unidos, la propia descripción que hacen las CE del proceso de aprobación de préstamos del BEI pone claramente de manifiesto que sus préstamos son discrecionales, y los hechos también demuestran que los préstamos impugnados eran específicos para Airbus.[372] Los Estados Unidos consideran que las CE aducen sin ningún fundamento que los préstamos del BEI a Airbus deben analizarse comparándolos con todos los préstamos concedidos por el BEI a lo largo de toda su historia en 50 años. Por el contrario, los Estados Unidos analizan la especificidad *de facto* basándose en la forma en que el propio BEI describe su actividad crediticia, comparando el préstamo de 2002 a EADS, por ejemplo, con el programa i2i del BEI que suponía el préstamo de una cantidad "destinada" a ese fin en el curso de un período cuyo principio y fin establecía el BEI.[373]

4.217 Con respecto a si los préstamos del BEI otorgan un beneficio, los Estados Unidos consideran que las CE incurren en error cuando sugieren que los préstamos del BEI no otorgan un beneficio a Airbus debido a las supuestas (pero en absoluto fundamentadas) "obligaciones impuestas por el BEI" que, según las CE, un prestamista comercial no impone a sus prestatarios.[374] Los Estados Unidos han

[367] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 36.
[368] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 35.
[369] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 14.
[370] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 36.
[371] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 14.
[372] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 14.
[373] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 14.
[374] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 30.

ICC suprimida donde se indica [***]

presentado pruebas que demuestran que la finalidad del BEI es precisamente proporcionar financiación en términos más favorables de los disponibles en el mercado. Las CE tratan engañosamente de restar importancia al sentido inequívoco de determinadas declaraciones sobre la misión del BEI. Afirman, por ejemplo, que la exigencia de que los tipos de interés del BEI "se fijen a un nivel que permita al BEI '*cumplir sus obligaciones, cubrir sus gastos y crear un fondo de reserva*'", y de que el BEI "no conceda ninguna reducción de los tipos de interés" significan que "los Estatutos del Banco le prohíben expresamente subvencionar a cualquier prestatario". Esto, sin embargo, no es lo que esas disposiciones significan. Todos los bancos -con independencia de que actúen con ánimo de lucro o (como el BEI) sin ánimo de lucro- están obligados "a cumplir ... obligaciones, a cubrir ... gastos y a crear un fondo de reserva". Lo que diferencia al BEI de un prestamista del mercado es que este último, además de cumplir obligaciones, cubrir gastos y crear un fondo de reserva, trata de obtener un beneficio.[375]

4.218 Además, los Estados Unidos observan que las CE reconocen abiertamente que el interés sobre los préstamos del BEI proporcionados a Airbus desde 1988 hasta 1993 no incluía una prima de riesgo, lo cual, por definición, los hacía preferenciales en comparación con los disponibles en el mercado. Incluso por lo que respecta al préstamo de 2002 del BEI a EADS para el desarrollo del A380, las CE no han aclarado del todo si el tipo de interés realmente incluía una prima de riesgo. Los Estados Unidos aducen que también una comparación entre los préstamos del BEI a Airbus y las referencias de mercado establecidas sobre la base de los dos únicos préstamos del BEI cuyos términos y condiciones exactos las CE han identificado confirma su afirmación de que los préstamos del BEI otorgan un beneficio al receptor.[376]

4.219 Además de concederse a tipos de interés inferiores a los del mercado, los Estados Unidos aducen que los préstamos del BEI otorgan un beneficio al excluir una comisión por compromiso de recursos. Cuando afirman que la incertidumbre sobre la fecha de desembolso y el tipo de interés definitivo de los préstamos del BEI explican la falta de una comisión por compromiso de recursos, las CE pasan por alto que esas comisiones tienen por finalidad obtener una compensación por ofrecer a un prestatario la valiosa opción de retirar los fondos en una fecha posterior.[377] Los Estados Unidos consideran que la referencia de mercado propuesta por las CE para medir el beneficio otorgado por los préstamos del BEI está viciada por varias razones, entre ellas su dependencia de los bonos emitidos en los Estados Unidos, a pesar de las conocidas diferencias de rendimiento entre esos bonos y los bonos denominados en dólares emitidos por personas fuera de los Estados Unidos.[378]

4.220 En la segunda reunión del Grupo Especial, los Estados Unidos afirmaron además que al tratar de demostrar que los préstamos del BEI no otorgan un beneficio, las CE se centran erróneamente en las actividades de las instituciones internacionales de crédito en general (y no en las del BEI en particular), prescinden indebidamente del hecho de que el BEI no trata de maximizar los beneficios y aluden vagamente a "otras condiciones del préstamo" que "pueden ... compensar con creces{}" "{u}n tipo de interés ventajoso" sin aportar ninguna prueba de esas condiciones.[379]

4.221 A juicio de los Estados Unidos, las palabras de las CE hablan por sí mismas. Según los Estados Unidos, las CE reconocieron que las decisiones del BEI "obedecen a políticas", que "no están determinadas por consideraciones estrictamente comerciales", y que el BEI no tiene necesidad de "maximizar los beneficios".[380] Para los Estados Unidos, ese reconocimiento confirma que la

[375] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 31.
[376] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 32.
[377] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 33.
[378] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 34.
[379] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 13.
[380] Citando CE, Primera declaración oral, párrafos 12 y 98.

ICC suprimida donde se indica [***]

financiación proporcionada por el BEI otorga un beneficio a Airbus si se compara con la financiación proporcionada por prestamistas comerciales, es decir, prestamistas que sí tienen necesidad de "maximizar los beneficios". Por consiguiente, esa financiación constituye una subvención.[381]

4.222 Por último, los Estados Unidos aseveran que la idea de las CE de que los préstamos cuyo importe nominal ha sido reembolsado dejan de otorgar beneficios y causar efectos desfavorables prescinde del hecho de que esos préstamos se concedieron en condiciones más favorables que las del mercado, por lo que no se ha reembolsado el elemento de subvención.[382]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.223 Las CE refutan las afirmaciones de los Estados Unidos de que el BEI subvencionó reiteradamente el desarrollo de LCA de Airbus mediante préstamos proporcionados a EADS y a otras empresas.[383]

4.224 En primer lugar, las CE, según afirman, corrigen varias interpretaciones erróneas de los elementos de hecho formuladas por los Estados Unidos, y proporcionan una descripción corregida de la condición jurídica y el funcionamiento del BEI.[384] El BEI es una institución financiera multilateral *sui generis*, establecida en 1957 por el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (Tratado de Roma de 1957, en lo sucesivo "Tratado CE") y creada por gobiernos soberanos, que tiene muchas similitudes con el Banco Mundial y otras instituciones financieras que funcionan a nivel regional o internacional. En el artículo 267 del Tratado CE se establece la misión del Banco.[385] Para cumplir los objetivos previstos en el artículo 267 del Tratado CE, el BEI formula varias prioridades y objetivos más concretos.[386] Los intentos de los Estados Unidos por dar a entender que por medio del Consejo de Gobernadores y el Consejo de Administración los Gobiernos de los Estados miembros controlan el BEI son simplistas y engañosos. El BEI goza de personalidad jurídica y autonomía financiera y está dotado de órganos propios para la adopción de decisiones. De conformidad con sus Estatutos, el BEI financia sus operaciones obteniendo fondos en los mercados de capitales y no utilizando el presupuesto de las Comunidades Europeas o de los Estados miembros. Los tipos de interés de los préstamos concedidos por el Banco se adaptan a las condiciones que prevalecen en los mercados de capitales. Con arreglo a sus Estatutos, el BEI no puede conceder subvenciones.[387] El BEI goza de total independencia en las operaciones financieras que realiza para la consecución de sus objetivos, como ha confirmado el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.[388] Las CE explican además que el BEI no apoya sólo a las "industrias europeas", dado que la nacionalidad del prestatario no es un criterio pertinente al conceder un préstamo.[389] Ejemplos de grandes préstamos otorgados a empresas "no comunitarias" figuran en CE - Prueba documental 157 (Información que no es ICC) de la Primera comunicación escrita de las CE, en donde éstas proporcionan una lista completa de todos los préstamos del BEI correspondientes al período 1957-2006.[390]

4.225 Las CE explican que el BEI forma parte, junto con el Banco Mundial, el Banco Europeo de Reconstrucción y Fomento y otras instituciones, de una categoría de instituciones financieras internacionales que tienen todas la característica común de no tratar de maximizar los beneficios, sino

[381] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 24.
[382] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 13.
[383] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 52.
[384] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 53.
[385] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1005.
[386] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1006.
[387] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1008.
[388] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1007.
[389] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1009.
[390] CE, Primera comunicación escrita, nota 817.

ICC suprimida donde se indica [***]

contribuir, mediante sus préstamos, a objetivos más amplios de política socioeconómica y desarrollo. Las CE sostienen que el argumento de los Estados Unidos de que el BEI concede subvenciones simplemente porque no trata de maximizar los beneficios significaría, si el Grupo Especial lo aceptara, que cualquiera de esas instituciones internacionales de préstamo proporciona subvenciones. Esto no sólo sería jurídicamente incorrecto, sino que también constituiría un importante obstáculo para las políticas de desarrollo en todo el mundo.[391]

4.226 Las CE aducen que los Estados Unidos no han establecido una presunción *prima facie* por lo que respecta a los préstamos del BEI que ya se habían reembolsado[392] (10 de los 13 préstamos impugnados por los Estados Unidos han sido reembolsados en su totalidad).[393] Los Estados Unidos no han explicado cómo préstamos reembolsados hace mucho tiempo constituyen medidas existentes que el Grupo Especial debería examinar y, respecto de las cuales, debería determinar de qué manera causan efectos desfavorables actuales a los intereses de los Estados Unidos.[394] Además, por los menos uno de los préstamos impugnados no está debidamente sometido a la consideración del Grupo Especial.[395]

4.227 A continuación las CE afirman que la financiación del BEI no es específica y, en consecuencia, el Grupo Especial puede, simplemente por ello, rechazar las alegaciones de los Estados Unidos.[396] A juicio de las CE, los Estados Unidos pasan totalmente por alto la existencia de instituciones financieras internacionales que, si bien operan sobre una base que en realidad es muy similar a la de los bancos comerciales, persiguen objetivos de política pública más amplios y -en virtud de sus estatutos fundacionales- promueven proyectos de todos los tamaños en todos los sectores y sin discriminación alguna. La financiación por esas instituciones es, por definición, no específica y -también con arreglo a las disposiciones de la legislación interna estadounidense- no constituye una subvención.[397]

4.228 Además, las CE aducen que los Estados Unidos cometen un error jurídico cuando aducen que la financiación del BEI es específica. Por lo que respecta a la especificidad *de jure*[398], las CE explican que con arreglo a sus estatutos fundacionales y al Tratado CE, el BEI proporciona fondos para todos los sectores económicos, y promueve proyectos en todas las esferas de actividad humana. Los hechos tampoco respaldan la alegación de los Estados Unidos de que la financiación del BEI puede utilizarse indebidamente para promover los intereses de Airbus.[399] De conformidad con el artículo 267 del Tratado CE, el BEI está, por imperativo legal, obligado a financiar proyectos de empresas de cualquier tamaño y de cualquier sector de la economía. Todas las condiciones establecidas en los contratos del BEI que pudieran ser pertinentes para constatar la existencia de una subvención (tipo de interés, plazo, perfil de reembolso, etc.) se establecen sobre la base de los mismos criterios y métodos subyacentes, que se aplican con carácter general a todos los proyectos (y a todos los prestatarios).[400] Estos criterios son neutrales y de carácter económico.[401] La determinación de admisibilidad formulada sobre la base de dichos criterios es automática en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2

[391] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 38.
[392] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 53.
[393] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 16.
[394] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1001.
[395] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1003.
[396] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 53.
[397] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 10.
[398] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 40.
[399] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 16.
[400] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 40.
[401] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1024.

ICC suprimida donde se indica [***]

del Acuerdo SMC.[402] Las CE han proporcionado copias de todos los contratos en cuestión, así como el modelo de un contrato típico del BEI.[403]

4.229 Las CE señalan que los Estados Unidos tratan de rebatir estos argumentos de las CE aduciendo que los préstamos impugnados son específicos *de facto*. Las CE aducen que al hacerlo, los Estados Unidos cometen errores tanto jurídicos como fácticos. Desde una perspectiva jurídica, los Estados Unidos hacen caso omiso del texto del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC y tratan de restringir artificialmente lo más posible el período de tiempo a examinar o el ámbito de los préstamos del BEI para que prevalezca su mal concebido análisis de la "desproporción". Sin embargo, ni la existencia de la Iniciativa de Innovación 2010 como objetivo de política específico ni la presentación por el BEI de informes de sus actividades sobre una base sectorial o anual pueden considerarse válidamente como pruebas de la existencia de un programa separado que permite hacer un examen separado y diferenciado de la "desproporción". Dado que los criterios de admisibilidad son aplicables a todos los sectores, y habida cuenta de que un solo préstamo puede satisfacer varios objetivos de política, y habitualmente lo hace, cualquier análisis de la "desproporción" será siempre artificial, salvo que se considerase la totalidad de la cartera de préstamos del BEI, en relación con todos los objetivos y criterios del Banco, como un "programa" en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[404] Las CE presentan amplias pruebas que demuestran que las afirmaciones fácticas de los Estados Unidos a ese respecto -además de estar basadas en una teoría jurídica errónea- están también en contradicción con los hechos.[405]

4.230 A juicio de las CE, la especificidad de los préstamos del BEI impugnados ha de examinarse al nivel de la financiación del BEI en su conjunto. Los préstamos individuales "responden al funcionamiento normal" del BEI y, además, las condiciones sustantivas de esos préstamos, como el tipo de interés o el precio en relación con la seguridad y el riesgo, se establecen en función de criterios aplicados horizontalmente y de metodologías no adaptadas a un préstamo concreto. Las CE explican que renunciar a los elementos relativos al precio del riesgo o a la seguridad externa iría en contra del objeto y fin del Acuerdo SMC, que trata de alentar a los Miembros que proporcionan financiación a aplicar las disciplinas del mercado. Una interpretación del artículo 2 que requiera que un Miembro otorgue una subvención para asegurarse de que ésta no es específica debe rechazarse. Para determinar si un préstamo facilitado en el marco de un programa es específico *de facto*, ha de considerarse la financiación ofrecida en el marco de todo el programa, y no de una parte del mismo seleccionada arbitrariamente.[406]

4.231 Las CE aducen que en cualquier caso, los préstamos del BEI impugnados no otorgan ni otorgaron "beneficios" y, por lo tanto, no son "subvenciones" en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[407] Las CE consideran que las referencias "de mercado" propuestas por los Estados Unidos son toscamente inexactas y se basan en presuposiciones simplificadas.[408] Las CE presentan un cálculo detallado de referencias debidamente identificadas aplicables a todos los préstamos restantes. Las referencias ponen de manifiesto que los tipos de los préstamos impugnados son iguales o superiores a las condiciones del mercado[409] y demuestran que ninguno de esos préstamos otorgó realmente un beneficio. En cualquier caso, las CE también ponen de relieve que los Estados Unidos, al hacer una comparación con el mercado, sólo tienen en cuenta un elemento del préstamo -el tipo de

[402] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1031.
[403] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 418 y 419 y, en particular, párrafo 420.
[404] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1039.
[405] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 40.
[406] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6.
[407] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1108.
[408] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 16.
[409] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

interés- y pasan por alto otros aspectos tangibles y menos tangibles de los préstamos del BEI que representan un costo adicional para el prestatario.[410] Los prestatarios no asumirían esos costos adicionales en el mercado[411], en particular con respecto a las referencias de mercado basadas en bonos, dado que éstos tienen características distintas de las de los préstamos.[412] En consecuencia, es preciso tener en cuenta las obligaciones adicionales impuestas a los prestatarios de préstamos del BEI.[413]

4.232 Las CE explican también que la afirmación de los Estados Unidos de que el BEI otorga subvenciones simplemente porque no trata de maximizar los beneficios no es pertinente para determinar si existe una subvención en el marco del artículo 1 del Acuerdo SMC.[414] Las CE sostienen que el criterio adoptado por los Estados Unidos contradice la jurisprudencia bien establecida de la OMC en el sentido de que una subvención sólo existe si otorga un beneficio al receptor (con independencia de que la autoridad otorgante trate o no de obtener beneficios). Por tanto, para determinar la existencia de un beneficio es necesario comparar cada uno de los préstamos impugnados por los Estados Unidos con una referencia de mercado.[415]

4.233 Las CE explican además que cada uno de los préstamos del BEI impugnados está garantizado o, en el caso del préstamo para el EADS destinado al proyecto del A380, sujeto a una prima de riesgo.[416]

4.234 Las CE aducen además que el hecho de que el BEI no cobre una comisión por compromiso de recursos refleja el hecho de que no contrae un compromiso comparable al que es habitual en el mercado.[417]

4.235 Además, las CE afirman que los argumentos de los Estados Unidos de que los préstamos del BEI "complementan" FEM u otras supuestas subvenciones son en lo fundamental erróneas y que, según habían explicado en detalle, el BEI es una institución independiente y las decisiones del Consejo de Administración por las que se aprueban préstamos están basadas exclusivamente en consideraciones comerciales y en los Estatutos del BEI.[418]

4.236 No puede decirse que la financiación del BEI "desplace el riesgo comercial de la puesta en marcha", como afirman los Estados Unidos sin ninguna justificación. En consecuencia, las CE opinan que los efectos de los préstamos del BEI impugnados no pueden agregarse a otros mecanismos financieros de que se trate y que, aunque se constatara que los préstamos del BEI son una subvención específica, no es probable que dichos préstamos, por sí mismos, causen efectos desfavorables en el sentido del Acuerdo SMC.[419]

4.237 Por último, las CE sostienen que los Estados Unidos no han logrado establecer una presunción *prima facie*, ya que no tienen en cuenta que los préstamos impugnados se proporcionaron en gran medida a empresas que ya no fabrican las LCA que se alega causan efectos desfavorables para

[410] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 39.
[411] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1056 y 1084.
[412] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 494-499.
[413] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6.
[414] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 490.
[415] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 39.
[416] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 368.
[417] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 192.
[418] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 370.
[419] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 370.

ICC suprimida donde se indica [***]

los intereses de los Estados Unidos, y que, en cualquier caso, los préstamos del BEI impugnados no otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[420]

F. LA CUESTIÓN DE SI LOS GOBIERNOS DE ALEMANIA, FRANCIA, EL REINO UNIDO Y ESPAÑA HAN SUBVENCIONADO A AIRBUS PROPORCIONANDO INFRAESTRUCTURA Y DONACIONES RELACIONADAS CON LA INFRAESTRUCTURA

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.238 Los Estados Unidos aducen que los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España han subvencionado a Airbus proporcionando infraestructura y donaciones relacionadas con la infraestructura.

4.239 Los Estados Unidos sostienen que además de la Ayuda para emprender proyectos y los préstamos del BEI, los Gobiernos participantes en Airbus han proporcionado ingentes subvenciones a Airbus para desarrollar, ampliar y mejorar infraestructura y otras instalaciones. Esas subvenciones aumentaron acusadamente en los últimos años en relación con el desarrollo del Airbus A380. Las subvenciones en litigio fueron otorgadas por las autoridades alemanas en Hamburgo, Nordenham y Bremen; por las autoridades francesas en Toulouse; por las autoridades del Reino Unido en Broughton; y por las autoridades españolas en muchas partes de España. Los Estados Unidos mantienen que cada una de esas medidas es una subvención específica a Airbus en el sentido del Acuerdo SMC.[421]

a) Supuestas subvenciones para infraestructura

i) Hamburgo

4.240 Los Estados Unidos sostienen que cuando Airbus lanzó el A380, decidió establecer una de sus instalaciones de montaje del A380 en su polígono de Hamburgo-Finkenwerder. Sin embargo, cuando Airbus tomó esa decisión, sus instalaciones en Hamburgo estaban situadas en una península, rodeada por el río Elba y marismas en tres lados, lo que no dejaba espacio para construir la instalación de producción del A380. Los Estados Unidos explican que las autoridades de Hamburgo resolvieron la cuestión transformando una de las marismas -el "Mühlenberger Loch", internacionalmente protegido- en un polígono industrial, a un costo aproximado de 751 millones de euros. El desarrollo del polígono Hamburgo-Finkenwerder y su entrega a Airbus es una subvención específica a Airbus, porque las autoridades de Hamburgo crearon un polígono que el mercado no habría creado, y porque han proporcionado el polígono a Airbus por una remuneración inferior a la adecuada. Hamburgo también subvencionó a Airbus compartiendo los costos para construir las instalaciones de montaje del A380.[422]

4.241 Los Estados Unidos observan que las CE reconocen que Hamburgo gastó al menos 695 millones de euros para crear un polígono industrial para Airbus en el Mühlenberger Loch.[423] Observan además que las CE y los Estados Unidos no discuten que la ciudad de Hamburgo creó los terrenos artificiales del Mühlenberger Loch gratuitamente y sin riesgos para Airbus, permitiendo así a Airbus ampliar sus instalaciones para hacer posible la producción del A380. Los Estados Unidos señalan que las CE enfocan el examen de esos hechos indiscutidos tratando la creación del polígono, la construcción de medidas de protección contra inundaciones y la construcción en el polígono de

[420] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 53.
[421] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 44.
[422] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 45. Los Estados Unidos retiraron posteriormente esta última alegación, Estados Unidos, respuesta a la pregunta 24 del Grupo Especial, párrafo 167.
[423] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 10.

ICC suprimida donde se indica [***]

instalaciones con finalidades especiales como tres transacciones separadas, cada una diferenciada de las otras, así como diferenciada y desconectada del arrendamiento a Airbus de los terrenos recién creados y las instalaciones con finalidades especiales.

4.242 Los Estados Unidos observan que las CE aducen que la creación del polígono, en y por sí misma, no constituyó una contribución financiera a Airbus, sino simplemente un suministro de infraestructura general. Seguidamente, las CE tratan el arrendamiento a Airbus como si fuera un arrendamiento comercial ordinario para el que no hubiera sido necesario crear antes los terrenos artificiales. Los Estados Unidos consideran que ese enfoque no tiene en cuenta el hecho cierto de que la ciudad de Hamburgo invirtió 750 millones de euros, cantidad que de otro modo Airbus habría tenido que gastar para ampliar el polígono de que disponía, para crear un polígono a la medida de las necesidades de Airbus.[424]

4.243 Los Estados Unidos consideran que el argumento de las CE de que podía considerarse que la tierra recuperada constituía "infraestructura general" se basa en una interpretación errónea del Acuerdo SMC y en la premisa falsa de que la "ley sobre el desarrollo del puerto" de Hamburgo obligaba a la ciudad a recuperar tierras del Mühlenberger Loch. Hamburgo gastó 751 millones de euros para transformar una zona de marismas protegida en un polígono industrial para Airbus, sabiendo que el proyecto resultaría en pérdidas de varios centenares de millones de euros. Un inversor privado no habría hecho tal inversión.[425]

4.244 Los Estados Unidos explican que la afirmación de las CE de que la creación del polígono de Airbus en el Mühlenberger Loch equivalía al suministro de infraestructura general es errónea por las siguientes razones. En primer lugar, la teoría de las CE de que la tierra para uso industrial y residencial es escasa en Hamburgo, porque Hamburgo está "rodeada de agua" es fácticamente incorrecta. Hamburgo está situada sobre el río Elba, pero desde luego no está rodeada de agua, y el propio Ministerio de Economía de Hamburgo ha puesto de relieve la "abundante oferta de espacio para oficinas e inmuebles comerciales" en Hamburgo.[426]

4.245 En segundo lugar, la afirmación de las CE de que la creación de los nuevos terrenos artificiales en el Mühlenberger Loch estuvo motivada por la necesidad de añadir tierra para el puerto, y por tanto emprendida para cumplir una función pública -el desarrollo del puerto- es no sólo jurídicamente irrelevante sino también fácticamente errónea. Es jurídicamente irrelevante porque la prueba para determinar si la infraestructura es general no reside en si dicha infraestructura obedece a algún "objetivo de política pública". En lo tocante a los hechos, un examen más detallado demuestra que la creación del polígono para Airbus no contribuyó al desarrollo del puerto de Hamburgo, sino que se emprendió exclusivamente para Airbus. Como a su pesar han reconocido las CE en respuesta a las preguntas del Grupo Especial, todo el polígono creado sobre zonas fluviales y marismas en el Mühlenberger Loch y el Rüschkanal está situado fuera de la Zona Portuaria tal como ésta se define en la Ley de Desarrollo del Puerto de Hamburgo. Las CE también incurren en error al describir los planes de expansión de la Zona Portuaria.[427]

4.246 En tercer lugar, las CE pasan por alto que el Mühlenberger Loch y el Rüschkanal fueron transformados en terrenos artificiales exclusivamente para Airbus. Así lo confirman declaraciones contemporáneas de la Comisión Europea, el Gobierno de Hamburgo y el Tribunal de Apelación de Hamburgo.[428]

---

[424] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 39.
[425] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 10.
[426] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 40.
[427] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 41.
[428] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 42.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.247 Los Estados Unidos consideran que igualmente errónea es la teoría de las CE de que el polígono de Airbus equivale a infraestructura general, debido a la remota posibilidad de que algún día pueda ser utilizado por otro usuario, siempre que la ciudad de Hamburgo conserve la propiedad formal del polígono. Sería muy fácil eludir el Acuerdo SMC si el suministro de infraestructura por un Miembro de la OMC a empresas o ramas de producción específicas -incluso durante decenios- quedara excluida del Acuerdo por tratarse de "infraestructura general" debido simplemente a que el Miembro conserva la propiedad de la infraestructura. Además, la exposición que las CE hacen de los hechos pertinentes es incorrecta. La legislación de planificación alemana prohíbe cualquier uso del polígono que no sea para la fabricación de aeronaves y finalidades relacionadas con la aviación. Además, por lo que respecta al dique que rodea el polígono, las CE tendrán en definitiva que reconocer que durante el período de arrendamiento a Airbus sólo está abierto al uso de "empleados de Airbus y funcionarios de Hamburgo encargados de la seguridad y el mantenimiento del dique". Aun suponiendo, hipotéticamente, que las restricciones derivadas de la legislación de planificación alemana no existieran, y que Airbus dejara de usar los terrenos recién creados, el polígono, habida cuenta de la situación física y geográfica del terreno, seguiría sin ser adecuado para usuarios distintos de Airbus.[429]

4.248 Los Estados Unidos consideran que los diques que rodean el polígono de Airbus -construidos a un costo de 29,3 millones de euros (alrededor del 4 por ciento del costo total de la creación de los terrenos artificiales)- no son infraestructura general, porque no habría sido necesario construirlos si en primer lugar no se hubiesen creado esos terrenos para Airbus.[430]

4.249 Dado que el polígono creado para Airbus en el Mühlenberger Loch no constituye infraestructura general, su arrendamiento a Airbus en condiciones que no incluyen la inversión en la creación del polígono otorga un beneficio a Airbus. Además, Hamburgo no sólo pasó por alto el costo de la creación del polígono, sino que asumió en su totalidad el riesgo de que los terrenos artificiales pudieran hundirse, por lo que otorgó a Airbus un beneficio adicional en forma de renta reducida hasta 2019.[431]

4.250 Los Estados Unidos observan que las CE aducen que el costo de la transformación de las marismas y las zonas inundadas del Mühlenberger Loch y el Rüschkanal en un polígono para Airbus es irrelevante como referencia. A juicio de las CE, ese costo no refleja el beneficio para Airbus, sino el costo para Hamburgo. Sin embargo, en opinión de los Estados Unidos, las CE no tienen en cuenta que las medidas adoptadas por Hamburgo representan un ahorro sustancial para Airbus. Los Estados Unidos explican que si el Gobierno no hubiera creado los terrenos, la propia Airbus tendría que haber hecho las inversiones.[432]

4.251 Los Estados Unidos señalan que aun suponiendo, a efectos de argumentación, que el valor de la tierra preexistente es la base adecuada para determinar un precio de mercado por lo que respecta al arrendamiento a Airbus, la renta real sigue estando muy por debajo de una referencia de mercado, como demuestra un análisis proporcionado por el Dr. Ing. Keunecke y el Ing. Stoehr, expertos locales en bienes raíces.[433] La opinión en contrario del Comité de expertos en bienes raíces de la ciudad de Hamburgo está viciada, en parte porque acepta la afirmación de que el riesgo de que las tierras se hundan debería compensarse mediante una reducción de la renta, y en parte porque utiliza una base errónea, en el marco de la legislación alemana, para calcular un tipo de interés de mercado. Por último, aun suponiendo que las tierras arrendadas por la ciudad de Hamburgo ya existieran antes

[429] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 43.
[430] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 44.
[431] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 45.
[432] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 46.
[433] Por ejemplo, Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 432 y 433, Estados Unidos - Prueba documental 189.

ICC suprimida donde se indica [***]

(y que, en consecuencia, una renta basada en el mercado no habría reflejado, para empezar, el costo de creación de los terrenos), es indudable que un propietario de tierras privado habría exigido a Airbus una prima sobre la renta que habría cobrado a cualquier otro arrendatario, dado que el polígono está situado junto a las instalaciones existentes de Airbus y es el único que Airbus podía utilizar para ubicar su producción del A380 en Alemania.[434]

ii) Bremen

4.252 Los Estados Unidos aducen que Alemania proporcionó a Airbus en Bremen 50 millones de marcos alemanes en subvenciones para infraestructura acordando ampliar la principal pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen para posibilitar vuelos de transporte de alas de Airbus fabricadas en Bremen. El SPD, mayoritario en el Parlamento de Bremen, ha descrito expresamente la pista de aterrizaje como una "Werksbahn" ("pista de aterrizaje de la empresa") para Airbus. Airbus no pagó nada por esa ventaja.[435]

4.253 Los Estados Unidos observan que las CE aducen que Airbus no recibe un beneficio "porque utiliza aeronaves más pesadas, y a su vez está pagando un gravamen de usuario más elevado". Los Estados Unidos consideran que las CE interpretan erróneamente las tarifas establecidas por la ciudad de Bremen. Explican que, con arreglo a ellas, los gravámenes se basan en el peso máximo al despegue, no en el peso efectivo al despegue. Además, en cualquier caso, y con independencia del peso máximo al despegue, no se permite utilizar la pista ampliada a usuarios distintos de Airbus. A falta de un arreglo que garantice que se compense a la ciudad de Bremen por la infraestructura en forma de pista de aterrizaje creada específicamente para Airbus y de uso exclusivo por Airbus, Airbus recibe un beneficio porque se le ha proporcionado esa infraestructura.[436]

iii) Toulouse

4.254 Los Estados Unidos observan que Airbus decidió establecer su segunda instalación de montaje del A380 en su polígono de Toulouse. Sostienen que las autoridades francesas gastaron 200 millones de euros para transformar tierras agrícolas cercanas a la sede central de Airbus en Toulouse y el aeropuerto de Blagnac en el polígono denominado "AéroConstellation" -un polígono industrial aeronáutico que las autoridades francesas describieron como una "solución a la medida del A380"-. El desarrollo del polígono AéroConstellation y su entrega a Airbus es una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC que es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. En primer lugar, las autoridades francesas vendieron una parte del polígono a Airbus por una remuneración inferior a la adecuada. En segundo lugar, las autoridades están arrendando las instalaciones generales del polígono (las instalaciones EIG) a Airbus por una remuneración inferior a la adecuada.[437]

4.255 Los Estados Unidos afirman que las autoridades francesas gastaron al menos 78 millones de euros para desarrollar el polígono AéroConstellation, más otros 80 millones de euros para construir instalaciones en él. Airbus compró al menos 51 hectáreas del polígono, y el precio que supuestamente pagó es muy inferior a la cantidad que las autoridades francesas gastaron para desarrollarlo. De ese modo, las autoridades francesas otorgaron una subvención a Airbus.[438]

[434] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 47.
[435] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 46.
[436] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 54.
[437] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 47.
[438] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.256 Los Estados Unidos observan que la respuesta principal de las CE es aducir que los bienes que las autoridades francesas proporcionaron a Airbus constituyen infraestructura general y están, por tanto, excluidos de la definición de "subvención". Esto es otro ejemplo de la interpretación viciada de las CE de lo que constituye "infraestructura general". Además, como en el caso del polígono de Hamburgo, la afirmación de las CE de que los Estados Unidos han adoptado un enfoque basado en el costo para el Gobierno para demostrar la existencia de una subvención no tiene en cuenta que al transformar tierras agrícolas en un polígono industrial y después proporcionárselo a Airbus a un precio inferior al del mercado, las autoridades francesas han otorgado a Airbus un beneficio en forma de reducción de los costos.[439]

4.257 Además, Airbus no paga una renta por las denominadas instalaciones EIG (carriles para taxis, aparcamiento, etc.) en el polígono de Toulouse que refleje las condiciones de mercado. La renta media anual de 3,1 millones de euros requerida por Grand Toulouse para la utilización por Airbus de las instalaciones EIG es sustancialmente inferior a un precio de mercado de entre 9,9 millones y 12,1 millones de euros para las instalaciones y los terrenos. Entre otros aspectos no comerciales del arrendamiento cabe incluir el hecho de que Grand Toulouse permite aplazar los pagos.[440]

b) Ayuda regional

i) Nordenham

4.258 Los Estados Unidos aducen que en junio de 2002, el Parlamento del Estado federado alemán de Baja Sajonia aprobó una donación de 6 millones de euros a Airbus para contribuir a garantizar una ampliación de las instalaciones de producción de Airbus en Nordenham con un costo de 49 millones de euros. La finalidad de la ampliación era permitir la producción de componentes para el A380. Al ser una donación, los 6 millones de euros constituyen necesariamente una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La donación es también específica, ya que es una donación *ad hoc* exclusivamente a Airbus para el fin concreto de ampliar sus instalaciones de producción de componentes del A380.[441]

ii) Broughton

4.259 Los Estados Unidos afirman que el 24 de septiembre de 2000, la Asamblea de Gales comunicó que había acordado proporcionar un conjunto de donaciones por un monto de 19.500.000 libras esterlinas a BAE Systems en apoyo de sus trabajos de producción de alas del A380 en Broughton. El conjunto incluía 15 millones de libras de la Agencia de Desarrollo de Gales para la "infraestructura general de un gran polígono", y 4.900.000 libras para el "desarrollo de los recursos humanos". En cuanto que donación, las 19.500.000 libras constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La donación es también específica porque, entre otras cosas, era una donación *ad hoc* a Airbus.[442]

4.260 Los Estados Unidos observan que por lo que respecta a su alegación concerniente a la donación de 19,5 millones de libras esterlinas proporcionada por la Asamblea de Gales a BAE Systems en septiembre de 2000, las CE aducen que la donación no es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Sin embargo, a juicio de los Estados Unidos, las CE pasan por alto las circunstancias en las que se concedieron las donaciones. En particular, pasan totalmente por alto que BAE Systems solicitó una donación en el marco del programa RSA del Gobierno de Gales, así

[439] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 52.
[440] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 53.
[441] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 48.
[442] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 49.

ICC suprimida donde se indica [***]

como la reacción que provocó el rechazo de esa solicitud, como consecuencia de la cual la donación finalmente se concedió. Un examen de la totalidad de las circunstancias que rodean a la donación de Gales revela que dicha donación es realmente específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.[443]

iii) La Rinconada

4.261 Los Estados Unidos aducen que en abril de 2001, el Ministerio de Economía español publicó una orden por la que se aprobaban donaciones regionales de 2.200.000 euros a EADS-CASA, en Sevilla y de 814.000 euros a EADS-CASA en La Rinconada, Sevilla. En cuanto que donaciones, los 2.200.000 y los 814.000 euros son subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las donaciones son también específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque las condiciones para obtener las subvenciones están expresamente limitadas a determinadas regiones geográficas designadas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante (España).[444]

iv) Illescas

4.262 Los Estados Unidos afirman que en marzo de 2003, el Ministerio de Economía español aprobó una donación de 37.900.000 euros a Airbus España. La donación cubría un 15 por ciento de los costos de inversión totales de una ampliación de las instalaciones de producción de partes y componentes de Airbus en Illescas, Toledo, España. Los Estados Unidos aseveran que en cuanto que donación, los 37.900.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sostienen que la donación es específica por las mismas razones que lo son las donaciones para La Rinconada.[445]

v) La Rinconada

4.263 Los Estados Unidos sostienen que en julio de 2003, el Ministerio de Economía español publicó una orden por la que se aprobaba otra donación regional, esta vez por un monto de 43.100.000 euros, a EADS-CASA en La Rinconada, Sevilla. En cuanto que donación, los 43.100.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La donación es específica por las mismas razones que lo son las anteriores donaciones para La Rinconada.[446]

vi) El Puerto de Santa María

4.264 Los Estados Unidos afirman que en julio de 2003, el Ministerio de Economía español publicó una orden por la que se aprobaba una donación de 5.900.000 euros a EADS-CASA en El Puerto de Santa María, Cádiz. En cuanto que donación, los 5.900.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La donación es específica por las mismas razones que lo son las donaciones para La Rinconada.[447]

[443] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 56.
[444] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 50.
[445] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 51.
[446] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 52.
[447] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 53.

ICC suprimida donde se indica [***]

vii) Puerto Real

4.265 Los Estados Unidos aseveran que en julio de 2003, el Ministerio de Economía español publicó una orden por la que se aprobaba una donación de 13.100.000 euros para las instalaciones de EADS/Airbus en Puerto Real, Cádiz. En cuanto que donación, los 13.100.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La donación es específica por las mismas razones que lo son las anteriores donaciones.[448]

viii) El Puerto de Santa María

4.266 Los Estados Unidos sostienen que en julio de 2001, el Gobierno de la región española de Andalucía proporcionó una donación de 8.600.000 euros a CASA para una nueva instalación de producción y mantenimiento en El Puerto de Santa María, Cádiz. En cuanto que donación, los 8.600.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La subvención es específica porque se proporcionó como parte de un plan de desarrollo del Gobierno andaluz para la Bahía de Cádiz, de manera que estaba limitada a una región geográfica designada de la autoridad otorgante.[449]

ix) Sevilla

4.267 Los Estados Unidos afirman que en julio de 2002, el Gobierno de Andalucía autorizó una donación de 35.700.000 euros para una inversión de EADS-CASA en Sevilla. Explican que la donación estaba financiada en un 75 por ciento por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y en un 25 por ciento por el Gobierno andaluz. En cuanto que donación, los 35.700.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La donación es también específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las subvenciones en el marco del Fondo Europeo de Desarrollo Regional están necesariamente limitadas a "determinadas empresas situadas en una región geográfica designada dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante", por lo que son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[450]

x) Puerto Real

4.268 Los Estados Unidos sostienen que en julio de 2003, el Gobierno de Andalucía autorizó una nueva donación de 17.500.000 euros para la ampliación y modernización de las instalaciones de Airbus en Puerto Real, Cádiz. El Fondo Europeo de Desarrollo Regional cofinanció la donación. En cuanto que donación, los 17.500.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, la subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque se concedió en el marco de un programa limitado a "determinadas empresas situadas en una región geográfica designada dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante".[451]

xi) Illescas

4.269 Los Estados Unidos aducen que en marzo de 2004, el Gobierno de Castilla La Mancha aprobó una donación de 7.600.000 euros a Airbus España para la ampliación y modernización de las instalaciones de producción de partes y componentes de Airbus en Illescas, Toledo. El Fondo Europeo de Desarrollo Regional cofinanció la donación. En cuanto que donación, los 7.600.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados

[448] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 54.
[449] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 55.
[450] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 56.
[451] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 57.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos consideran que la subvención es también específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque se concedió en el marco de un programa limitado a "determinadas empresas situadas en una región geográfica designada dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante".[452]

xii) La Rinconada

4.270 Por último, los Estados Unidos sostienen que en octubre de 2004, el Gobierno de Andalucía autorizó una donación de 61.900.000 euros para un proyecto de inversión de EADS-CASA en los municipios de Sevilla y La Rinconada, Sevilla. En cuanto que donación, los 61.900.000 euros constituyen una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. La donación es también específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque se concedió en el marco de un programa que estaba expresamente limitado a "determinadas empresas" en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos observan que las CE afirman que la donación no se está utilizando para actividades relacionadas con grandes aeronaves civiles. Sin embargo, según aducen los Estados Unidos, las pruebas que presentan no justifican esa afirmación.[453]

c) Infraestructura general

4.271 En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos observan que la argumentación de las CE concerniente a las alegaciones de los Estados Unidos sobre el suministro de infraestructura se apoya en gran medida en la posición de que gran parte de lo que los Estados Unidos han impugnado constituye "infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y está, por tanto, excluido de la definición de "subvención". Los Estados Unidos consideran que en apoyo de ese argumento, las CE recurren a una definición amplia de la expresión "infraestructura general" que no tiene fundamento en el Acuerdo SMC ni, de hecho, en la práctica de las propias CE en el marco de su régimen de ayuda pública.[454]

4.272 Los Estados Unidos afirman que conforme a su sentido corriente, la expresión "infraestructura general" deberá incluir, implicar o afectar a todas o casi todas las partes de todo un territorio o comunidad; deberá ser completamente o casi universal, en contraste con parcial, particular o local. Los Estados Unidos consideran que las CE han propuesto una definición muy distinta, centrada en el logro de amplios objetivos de política pública, como "*habilitar* a los miembros del público en general, cumpliendo así un objetivo de política pública". Los gobiernos actúan normalmente con la intención de "cumplir un objetivo de política pública". Si se considerara que cualquier suministro de infraestructura que satisfaga ese requisito representa un suministro de infraestructura general, prácticamente todo suministro de infraestructura quedaría excluido de la definición de "subvención" del Acuerdo SMC. Sin embargo, ese resultado privaría de todo sentido a la palabra "general" en la expresión "infraestructura general". Tampoco los trabajos preparatorios del Acuerdo SMC justifican la posición de las CE. Esa posición, además, está en contradicción con la práctica de las propias CE en el marco de su régimen de ayuda pública.[455]

4.273 Los Estados Unidos señalan que las CE se basan en la idea errónea de que una infraestructura es "general" en la medida en que se crea por razones de "política pública", y de que se presume que toda infraestructura es general y sólo se convierte en no general cuando su utilización está "restringida por reglamentación" y las limitaciones a esa utilización están "claramente especificadas". No obstante, incluso con arreglo a esta teoría errónea, la infraestructura facilitada a Airbus en Hamburgo, Toulouse y Bremen no sería "infraestructura general". Además, la inversión del gobierno

[452] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 58.
[453] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 55.
[454] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 37.
[455] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 38.

ICC suprimida donde se indica [***]

al crear la infraestructura refleja la economía para el receptor -es decir el beneficio- que supone la recepción de la infraestructura a un precio en el que no se tiene en cuenta esa inversión. Centrarse en este hecho no equivale, como afirman las CE, a adoptar un enfoque basado en el costo para el gobierno para analizar una subvención.[456]

4.274 Los Estados Unidos observan que las CE les acusan de inventar un criterio jurídico para determinar si la infraestructura es general. Pero lo que las CE denominan "criterio" de los Estados Unidos es simplemente una aplicación del sentido corriente del término "general". Las CE reiteran también su argumento de que "el hecho de que se conozca el primer usuario no hace que un proyecto de infraestructura no sea general". Pero, una vez más, la observación de las CE está enteramente fuera de lugar. En el caso de Hamburgo y Toulouse, no se trata simplemente de que las autoridades gubernamentales realizaran proyectos de infraestructura sabiendo que Airbus sería el primer usuario de ella, sino de que realizaron esos proyectos expresamente para Airbus.[457]

4.275 Los Estados Unidos observan que en el párrafo 212 de su Segunda declaración oral, las CE vuelven a criticar la demostración de los Estados Unidos de que la infraestructura facilitada a Airbus por las autoridades francesas y alemanas otorga a Airbus un beneficio. No obstante, en cada uno de esos casos, los gobiernos en cuestión realizaron esfuerzos sustanciales para modificar el estado de determinados terrenos con el fin de adaptarlos a la producción de Airbus. El valor que en última instancia recibió Airbus no era simplemente el valor de los terrenos. Los Estados Unidos afirman que un propietario privado habría cobrado esas mejoras adicionales, cosa que no hicieron las autoridades francesas y alemanas. En consecuencia, el suministro por esos gobiernos de infraestructura a Airbus otorga un beneficio y constituye una subvención.[458]

4.276 Los Estados Unidos observan que las CE afirman que al tratar de conseguir un rendimiento por el suministro de infraestructura no es necesario que un gobierno obtenga un precio de mercado si espera recibir otra "remuneración" en forma de "aumento de los ingresos fiscales y del empleo". No obstante, si esa fuera la norma pertinente, no habría prácticamente disciplinas en el Acuerdo SMC sobre el suministro de infraestructura.[459]

d) Especificidad de la ayuda regional

4.277 Los Estados Unidos observan además que por lo que respecta a las donaciones para la construcción de las instalaciones de montaje y fabricación de Airbus y EADS proporcionadas por un gobierno regional en Alemania y por gobiernos locales y regionales y el Gobierno nacional en España, en algunos casos con apoyo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, la principal defensa de las CE consiste en aducir que las donaciones no son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos consideran que ese argumento se apoya en dos premisas erróneas: 1) que para que una subvención satisfaga el requisito de especificidad regional establecido en el párrafo 2 del artículo 2, deberá estar limitada a un subconjunto de empresas dentro de una región

[456] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 14-16.
[457] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 14.
[458] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 15.
[459] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 16.

ICC suprimida donde se indica [***]

geográfica designada, y 2) que aun en el caso de que una subvención satisfaga ese falso requisito, podrá constatarse que no es específica en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 b) del artículo 2.[460]

4.278 A juicio de los Estados Unidos, la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 propugnada por las CE reduciría el párrafo 1 a) del artículo 2 y el párrafo 2 b) del artículo 8 del Acuerdo SMC a la redundancia o la inutilidad. El párrafo 1 a) del artículo 2 estipula que una subvención "es específica" si el acceso a ella está "limi[tado] explícitamente" a "determinadas empresas". Sin embargo, las CE interpretarían que el párrafo 2 del artículo 2 estipula exactamente lo mismo. El párrafo 2 b) del artículo 8 disponía que las subvenciones en forma de asistencia para regiones desfavorecidas no fueran recurribles durante el período en que el artículo estaba en vigor, siempre que dichas subvenciones cumplieran determinados requisitos. Uno de ellos era que las subvenciones fueran "no específicas (en el sentido del artículo 2) dentro de las regiones acreedoras a ellas". Sin embargo, con arreglo a la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 propugnada por las CE, si una subvención concedida a una región en particular no es específica dentro de esa región, para comenzar tampoco es específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2. Con arreglo a ese razonamiento habría sido innecesario disponer que una subvención regional no es recurrible si, entre otras cosas, no es específica dentro de la región. De manera análoga, con arreglo a la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 propugnada por las CE, el párrafo 1 b) del artículo 8 no tendría sentido.[461]

4.279 Los Estados Unidos observan que las CE sostienen que su interpretación del párrafo 2 del artículo 2 está respaldada por la historia de la negociación del Acuerdo SMC. Según los Estados Unidos, el análisis que hacen las CE de esa historia es inexacto, y en definitiva no respalda la conclusión de las CE. Concretamente, las CE pasan por alto que el debate sobre la especificidad regional se centraba en si el hecho de que una subvención estuviera limitada a una "región geográfica designada" haría automáticamente que fuera específica, o si, en lugar de ello, la especificidad regional dependería del ámbito de jurisdicción de la autoridad otorgante. Los Estados Unidos afirman que la interpretación de la disposición del párrafo 2 del artículo 2 sobre la especificidad regional propuesta por las CE contradice su propia práctica en los procedimientos en materia de derechos compensatorios.[462]

4.280 Por último, los Estados Unidos señalan que el Acuerdo SMC no respalda la teoría de las CE sobre la existencia de una relación jerárquica entre los párrafos 1 b) y 2 del artículo 2, en virtud de la cual una constatación de no especificidad en virtud del primero prevalecerá sobre una constatación de especificidad en virtud del último. Destacan que cuando los redactores del Acuerdo SMC querían hacer que una disposición estuviera sujeta a lo dispuesto en otra sabían cómo hacerlo, y no lo hicieron con respecto a esas dos disposiciones.[463]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.281 Las CE refutan las alegaciones de los Estados Unidos de que determinados proyectos de infraestructura y la ayuda regional constituyen una subvención en el sentido del Acuerdo SMC.[464]

---

[460] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 48. *Véanse también* Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 12 y Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 14-16.

[461] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 49.

[462] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 50.

[463] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 51.

[464] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 49.

ICC suprimida donde se indica [***]

a) Infraestructura general

4.282 Las CE destacan que el párrafo 1 a) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC excluye de su ámbito de aplicación los proyectos de infraestructura general. Rastreando los orígenes de esa disposición, las CE aducen que esa excepción comprende el suministro de infraestructura general en Hamburgo, Bremen y Toulouse. Sostienen que habiendo quedado establecido lo anterior, en la medida en que las entidades Airbus utilizaron, arrendaron o adquirieron partes de un polígono industrial, no se les otorgó ningún beneficio, ya que esas transacciones se efectuaron en condiciones comerciales y con el respaldo de evaluaciones de expertos independientes.

4.283 En su Segunda comunicación escrita, las CE recuerdan que los servicios de infraestructura general están excluidos del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC. Remitiéndose a las comunicaciones del Canadá y Corea sobre esta cuestión, explican que la palabra "general" engloba un concepto más amplio que el propugnado por los Estados Unidos. Para que algo que es "general" se convierta en "no general", la limitación tiene que especificarse claramente. En otras palabras, la infraestructura no se convierte en "no general" porque el público de hecho no la utilice o porque el uso sea desigual. Antes bien, el gobierno tendrá que haber establecido específicamente limitaciones al uso por el público en general.[465]

4.284 Además, las CE, al igual que el Canadá, mantienen que las mejoras de la infraestructura general también están comprendidas en esa exclusión. Toda mejora de la infraestructura general puede tener inicialmente un efecto especialmente positivo para determinados usuarios inmediatos. Sin embargo, eso no elimina su carácter de infraestructura general, ya que a largo plazo beneficia al público en su conjunto.[466]

4.285 Las CE observan que tanto el Canadá como Corea opinan que las limitaciones al uso de la infraestructura general no privan a esa infraestructura de su carácter general. Esto lleva al enfoque en dos etapas que las CE han defendido en su Primera comunicación escrita: *Primero*, los gobiernos construyen infraestructura general. *Segundo*, pueden decidir ponerla a disposición de determinados usuarios. La segunda etapa no invalida la primera; antes bien, la segunda tiene que evaluarse con arreglo a lo que significa, ya que es en esa etapa cuando podrá otorgarse o no un beneficio.[467]

4.286 Las CE afirman que esto demuestra que la recuperación de tierras en Hamburgo constituye infraestructura general.[468] Las CE aducen que al contrario de lo que alegan los Estados Unidos, el asunto *Scott Paper* no es pertinente por lo que respecta a la medida de Hamburgo. Dicha medida consistió exclusivamente en la creación de terrenos, en este caso la conversión de marismas en tierra utilizable, lo cual es una tarea típica de los gobiernos como proveedores de infraestructura general. Los gobiernos, a diferencia de los actores privados, están sujetos a consideraciones de derecho público y de política pública con respecto a esas medidas de infraestructura general, y no hay un mercado relacionado con dichas medidas en que actúen inversionistas privados. Además, Hamburgo no ha vendido a Airbus Deutschland las tierras ubicadas en la zona recuperada. Por el contrario, Hamburgo conserva la propiedad del predio y la posibilidad de utilizar los terrenos recién creados para otros fines después de una posible terminación del acuerdo de arrendamiento con Airbus.

[465] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 33.
[466] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 34.
[467] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 35.
[468] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 36. *Véanse también* CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 37 y CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

Las CE sostienen que, por lo tanto, las medidas de Hamburgo de recuperación de tierras no son "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[469]

4.287 Las CE consideran que los Estados Unidos se basan en un criterio jurídico erróneo y falsean hechos fundamentales. Las CE señalan que Hamburgo no creó un "polígono industrial a medida" para Airbus Deutschland. Convirtió marismas en tierra utilizable. Airbus Deutschland realizó y todavía está realizando los trabajos de desarrollo interno del predio, y cuando este sea restituido a Hamburgo tras la terminación del contrato de arrendamiento deberá estar en su estado inicial.[470] Incluso con arreglo al criterio de los Estados Unidos con respecto al concepto de infraestructura general, el proyecto de Hamburgo no quedaría excluido de dicho concepto. Con respecto al argumento de los Estados Unidos de que el polígono de Airbus se creó "exclusivamente" para dicha empresa, las CE aducen que el hecho de que un gobierno conozca el primer usuario no hace que un proyecto de infraestructura no sea general.[471]

4.288 Por lo que respecta a la alegación de los Estados Unidos de que el polígono de Airbus -aparte de las instalaciones de muelle- no forma parte de la zona portuaria, las CE observan que nunca alegaron que dicha zona estuviera abarcada por la Ley del Puerto de Hamburgo. Las CE sostenían que el puerto podría fácilmente ampliarse para abarcar los terrenos recién creados, en caso de que Airbus Deutschland optara por no continuar el acuerdo de arrendamiento tras su expiración.[472] Además, el argumento de los Estados Unidos de que la legislación de planificación alemana limita la utilización de las tierras a la fabricación de aeronaves y a la aviación está fuera de lugar. De conformidad con la Ley alemana sobre la construcción, un "Bebauungsplan" local puede modificarse con facilidad en cualquier momento si el "Flächennutzungsplan" regional lo permite. Este último no contiene ninguna limitación en relación con la rama de producción de aeronaves y, por tanto, el "Bebauungsplan" puede modificarse en el futuro cuando sea necesario.[473]

4.289 Las CE sostienen que la creación de la *Zone d'aménagement concerté* (ZAC) en Toulouse constituye una medida de infraestructura general.[474] Según las CE, el asunto *Scott Paper* en el marco del régimen de ayuda estatal de las CE no es pertinente por lo que respecta a esta medida, habida cuenta de que los elementos de hecho se evaluaron a la luz del mencionado régimen, y no del Acuerdo SMC. Las CE aducen que esa razón basta por sí sola para que ese asunto no sea pertinente a esta diferencia. En segundo lugar, contrariamente a lo alegado por los Estados Unidos, los elementos de hecho del asunto *Scott Paper* no tienen ningún parecido con los elementos de hecho no controvertidos del asunto Aéroconstellation. En el asunto *Scott Paper*, las autoridades convirtieron tierras agrícolas existentes en un polígono industrial a medida, vendiendo terrenos y construyendo un almacén de fábrica en beneficio de una sola empresa.[475] En el caso de Aéroconstellation, las autoridades francesas desarrollaron una *Zone d'aménagement concerté*, como muchas otras ZAC ubicadas en otras partes de Francia, que después se puso a la venta a un precio justo de mercado, según confirma una evaluación. Cualquier empresa que estuviera interesada en comprar tierra en la ZAC podía hacerlo sin restricciones, y de hecho Airbus no es sino una de las muchas empresas que lo hizo.[476]

---

[469] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 779-792.
[470] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 202.
[471] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 204.
[472] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 205.
[473] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 206.
[474] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 36. *Véanse también* CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 37 y CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 7.
[475] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 394.
[476] CE, Primera declaración confidencial final, párrafo 24.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.290 Las CE aducen que en Bremen, la ampliación de la pista de aterrizaje está comprendida en la noción de infraestructura general, y el uso específico por Airbus de esa ampliación está adecuadamente remunerado.[477] La ciudad de Bremen está facultada a proporcionar a sus ciudadanos infraestructura y servicios de transporte modernos, incluidos el desarrollo y el funcionamiento de un aeropuerto, así como a adoptar medidas para reducir el ruido.[478] La alegación de los Estados Unidos de que la ampliación de la pista de aterrizaje se realizó para "uso exclusivo" de Airbus no tiene ningún fundamento.[479]

b) Las medidas impugnadas no otorgan un beneficio

4.291 Las CE aducen que con respecto en concreto al Mühlenberger Loch y a la ZAC Aéroconstellation, los Estados Unidos, como fundamento para afirmar que existe un "beneficio", se aferran al costo asumido por las autoridades gubernamentales en conexión con esos proyectos. El criterio del costo para el gobierno ha sido rechazado, y el apartado d) del artículo 14 nos aclara la forma de aplicar el criterio del beneficio para el receptor a las medidas en litigio. En concreto, ese apartado encomienda al Grupo Especial que analice si se paga una "remuneración adecuada" por un bien en relación con las "condiciones reinantes en el mercado" o, dicho de otra forma, el valor de mercado del bien. Además, las CE observan que los Estados Unidos no citan una sola disposición del Acuerdo SMC que apoye su teoría de "economías de costos". Se basan en lugar de ello en una decisión de las CE sobre ayuda estatal que refleja las características *sui generis* de las normas de las CE sobre ayuda estatal y no tiene ninguna relación con la presente diferencia.[480]

i) Hamburgo

4.292 Las CE aducen que, aunque el Grupo Especial concluyera que las medidas de creación de terrenos y de protección contra inundaciones no constituyen infraestructura general, la contribución financiera reflejada en las condiciones del arrendamiento de los terrenos, y también en las del arrendamiento de las instalaciones con finalidades especiales, no otorga un "beneficio". Esto se debe a que las tarifas del arrendamiento se fijaron a valor justo de mercado utilizando principios de valoración aceptados, como ha reafirmado el Comité de expertos en bienes raíces de la ciudad de Hamburgo.[481]

4.293 Según las CE, el argumento de los Estados Unidos de que el arrendamiento de los terrenos debería basarse, como sustitutivo de una referencia de mercado, en el costo que representó para la ciudad de Hamburgo la recuperación de tierras y la construcción de la protección contra inundaciones carece de fundamento. Dicho argumento aplica erróneamente el criterio del "costo para el gobierno". El apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC establece de manera inequívoca que el beneficio obtenido por el receptor es el criterio apropiado para medir el "beneficio" derivado de una contribución financiera.[482]

4.294 Las CE observan además que el valor de mercado de los terrenos, que es el valor fundamental necesario para medir cualquier beneficio otorgado a Airbus, no es objeto de litigio. El Dr. Keunecke, experto estadounidense en bienes raíces, y el Comité de expertos en bienes raíces de la ciudad de Hamburgo están de acuerdo en el valor de mercado de los terrenos.[483] Las CE explican que el Comité

[477] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 36.
[478] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 869 y 870.
[479] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 871-874.
[480] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 7.
[481] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 799-805.
[482] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 820-827.
[483] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 806 y 807.

ICC suprimida donde se indica [***]

de expertos en bienes raíces de la ciudad de Hamburgo y el Dr. Keunecke discrepan únicamente sobre el rendimiento que, sobre la base de criterios de mercado, tendría que producir esa inversión. Las CE presentan cálculos que, según afirman, demuestran que si se concilian debidamente las dos referencias propuestas, el Comité de expertos y el Dr. Keunecke están de acuerdo en la medida del rendimiento de base, antes de la adición de la prima de rendimiento adicional del 3 por ciento recomendada por el Dr. Keunecke.[484] Las CE aducen que, contrariamente a lo afirmado por los Estados Unidos, el informe del Dr. Keunecke no respalda la sugerencia de una prima de rendimiento adicional con pruebas sobre la situación del mercado y que justifica dicha prima invocando condiciones de mercado que no son pertinentes a los arrendamientos en cuestión.[485] Las CE observan que el Dr. Keunecke no cuestiona el método apropiado para medir las tarifas de arrendamiento de los terrenos y de las instalaciones con finalidades especiales las que, según constató el Comité de expertos en bienes raíces de la ciudad de Hamburgo, estaban a niveles de mercado.[486]

4.295 Además, las CE sostienen que el informe del Dr. Keunecke no apoya la tesis propugnada por los Estados Unidos de que la renta de mercado se mida sobre la base del costo para el gobierno. Con respecto a la cuestión de la utilización del costo y no del valor como medida del beneficio, el informe del Dr. Keunecke señala sólo que *si se acepta* el criterio jurídico del costo para el gobierno propugnado por los Estados Unidos, la tarifa de arrendamiento exigida como pago a Airbus es demasiado baja. El Dr. Keunecke no afirma que el costo sea la medida de mercado apropiada, y las CE observan que, desde un punto de vista lógico, no puede hacerlo dado que, en su informe, el análisis de las tasas de rendimiento de mercado observadas con respecto a los bienes raíces comerciales (antes de agregar la prima recomendada para los bienes raíces industriales) está basado en las rentas observadas como porcentaje del valor, no del costo.[487]

4.296 Las CE sostienen además que el argumento de los Estados Unidos -de que se requiere el criterio del costo para el gobierno porque la inversión del gobierno al crear la infraestructura refleja la economía para el receptor- se basa en la premisa errónea de que la propia Airbus habría asumido el costo de las medidas de recuperación de tierras y de protección contra inundaciones en caso de que la ciudad de Hamburgo no lo hubiera hecho. Las CE aducen que, en realidad, las pruebas que han presentado demuestran que si Hamburgo no hubiera llevado a cabo el proyecto de recuperación de tierras, Airbus habría instalado la totalidad del proyecto A380 FAL en Toulouse, **[***]**.[488]

4.297 Según las CE, estas pruebas documentales demuestran no sólo que Airbus no se benefició de las medidas de recuperación de tierras y de protección contra inundaciones, sino, además, que **[***]**. Airbus instaló una parte del montaje final en Hamburgo a fin de evitar la pérdida de FEM para el A380. Por consiguiente, **[***]**.[489]

4.298 Según las CE, el costo no constituye una medida fiable del beneficio obtenido por el receptor de programas económicos gubernamentales como la recuperación de tierras porque, a diferencia de un inversionista privado, el costo del arrendamiento para el arrendatario y el rendimiento total para el arrendador no son simétricos. Como observa el Dr. Keunecke en su informe, con rendimientos limitados a los ingresos de arrendamiento, ningún inversionista privado (entre los cuales estaría

[484] CE, respuesta a la pregunta 267 del Grupo Especial, párrafos 115-132.
[485] CE, respuesta a la pregunta 267 del Grupo Especial, párrafos 115-132.
[486] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 808-817 y 828-857; CE, respuesta a la pregunta 267 del Grupo Especial, párrafos 115-132.
[487] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 12. Respuesta a la pregunta del Grupo Especial.
[488] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 155 del Grupo Especial, párrafos 154-156.
[489] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 155 del Grupo Especial, párrafos 148-164; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 219 del Grupo Especial, párrafos 380-387.

ICC suprimida donde se indica [***]

incluido Airbus) habría realizado la recuperación de tierras en el Mühlenberger Loch, porque el costo sería muy superior al valor creado. Sin embargo, como inversionista gubernamental, la ciudad de Hamburgo podía prever otras fuentes de rendimiento además de los pagos por arrendamiento, incluidos los rendimientos derivados del aumento de la actividad económica en forma de ingresos tributarios más elevados generados por el incremento del empleo y de los beneficios en Airbus y sus múltiples proveedores locales. Esto, a su vez, aceleraría el desarrollo regional, con lo cual se generarían ingresos tributarios aún mayores. Por consiguiente, proporcionar los terrenos a Airbus a valor de mercado podía dar lugar a una expansión económica suficiente para justificar la inversión realizada por la ciudad. Las CE observan que esta no era una simple especulación de la ciudad de Hamburgo, sino la constatación de una empresa de consultoría económica contratada por dicha ciudad antes de consentir en la inversión.[490]

4.299 Por último, las CE aducen que la afirmación de los Estados Unidos de que la ciudad de Hamburgo debía por lo menos haber obtenido una prima de renta por encima del nivel de mercado debido a que las tierras recuperadas eran adyacentes a una instalación existente de Airbus carece igualmente de fundamento. Los Estados Unidos no mencionan que Hamburgo y Toulouse estaban compitiendo por el emplazamiento de la cadena de montaje final del A380. En Toulouse, donde se disponía de suficientes terrenos para dar cabida a toda la instalación de la cadena de montaje final, Airbus pagaba **[***]** por metro cuadrado de terreno. Por el polígono de Hamburgo, Airbus acordó pagar la renta sobre la base de un valor de mercado de **[***]** por metro cuadrado. Eso ya constituye una prima de **[***]** por encima del valor de terrenos comparables en Toulouse. La competencia de Toulouse ponía un límite a cualquier denominada "prima" que Hamburgo pudiera exigir.[491]

4.300 Las CE observan que el caso de las instalaciones con finalidades especiales, sin embargo, no es similar al de la recuperación de terrenos vírgenes. Dichas instalaciones se construyeron según las especificaciones solicitadas por Airbus, y perderán la totalidad, o una parte importante, de su valor durante el arrendamiento. En ese caso, la mejor manera de evaluar la renta justa de mercado, y por consiguiente cualquier beneficio, es basarse en el rendimiento de mercado del costo de construcción de las instalaciones. Las CE observan que ese es precisamente el criterio seguido por el Comité de expertos en bienes raíces de la ciudad de Hamburgo, que constató que la renta acordada por Airbus refleja las condiciones del mercado.[492]

ii) Bremen

4.301 Las CE aducen que en Bremen el uso específico por Airbus de la ampliación de la pista de aterrizaje está adecuadamente remunerado.[493]

4.302 Las CE señalan que, como observan los propios Estados Unidos, Airbus paga una tarifa por la utilización del aeropuerto de Bremen de conformidad con la escala general de tarifas. Las CE observan que los Estados Unidos no han aducido que dichas tarifas no estén a nivel de mercado. Más bien, los Estados Unidos parecen dar a entender que Bremen debería calcular una tarifa para Airbus que permitiera obtener un rendimiento sobre los costos de construcción de la ampliación.

[490] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 27; CE, respuesta a la pregunta 267 del Grupo Especial, párrafos 115-132.
[491] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 23.
[492] CE, respuesta a la pregunta 92 del Grupo Especial, párrafo 240; CE, respuesta a la pregunta 184 del Grupo Especial, párrafos 128-136; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 364.
[493] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 36.

ICC suprimida donde se indica [***]

Sin embargo, por los mismos motivos expuestos con respecto al caso de Hamburgo, los costos para el gobierno no son pertinentes para determinar el beneficio obtenido por el receptor.[494]

iii) Toulouse

4.303 Las CE aducen que las alegaciones de los Estados Unidos de que la venta a Airbus France de una parte de la ZAC Aéroconstellation y el arrendamiento de las instalaciones EIG se llevaron a cabo por una remuneración inferior a la adecuada carecen de fundamento. Las CE señalan que un evaluador comercial confirmó que el precio de los terrenos comprados por Airbus France en la ZAC Aéroconstellation era compatible con las condiciones del mercado. En consecuencia, no se otorgó con ello ningún beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las CE consideran que los Estados Unidos no exponen ninguna razón verosímil por la que el Grupo Especial tenga que prescindir de pruebas directas sobre el *precio de mercado* de los terrenos industriales en la ZAC, o en ZAC comparables, o del precio indicado en la evaluación de Atisreal, para atender al *costo* para las autoridades francesas. Las CE consideran además que al evaluar el arrendamiento de las instalaciones de EIG, los Estados Unidos sobrevaloraron manifiestamente la cuantía de los terrenos incluidos en dicho arrendamiento y sobrevaloraron también la tasa del rendimiento requerido en concepto de arrendamiento.[495]

4.304 Las CE observan que, no obstante, los Estados Unidos afirman, por referencia al costo asumido por las autoridades francesas para crear la ZAC, que se otorgaron "beneficios" a Airbus. Sin embargo, no es pertinente a la investigación relativa al "beneficio" la cuestión de si las autoridades francesas recuperaron esos costos mediante el precio que Airbus pagó para comprar los terrenos. El Órgano de Apelación ha destacado que la investigación en el marco del párrafo 1 b) del artículo 1 se refiere a si una contribución financiera otorga un "beneficio" a un receptor, en relación con una referencia de mercado. Además, el Órgano de Apelación ha sostenido que un enfoque basado en el costo para el gobierno "está reñido con el sentido corriente del párrafo 1 b) del artículo 1, que se centra en el *receptor* y no en el *gobierno* que proporciona la 'contribución financiera'."[496]

iv) Medidas de infraestructura regional

4.305 Las CE aducen que algunas de las medidas de infraestructura regional no otorgan un beneficio a Airbus porque se proporcionaron a una empresa distinta de Airbus y/o no guardan relación con las LCA.

c) Especificidad de la ayuda regional

4.306 Las CE sostienen que las autoridades alemanas, españolas y británicas proporcionaron donaciones en el marco de programas de disponibilidad general a nivel comunitario, nacional o subnacional. Esas donaciones no se limitaban a "determinadas empresas" situadas en una región designada dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante. Antes bien, a ellas tenían acceso todas las empresas de esa región, con arreglo a criterios objetivos. Esos criterios se ajustaban a los requisitos establecidos en el párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC y la nota 2 de esa disposición. Al igual que cualquier otra empresa situada en la región designada, Airbus podía

[494] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 871-874.

[495] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 922-938; CE, respuesta a la pregunta 185 del Grupo Especial, párrafos 145 y 146; CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafos 157-165.

[496] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 922-938; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 368-398.

ICC suprimida donde se indica [***]

beneficiarse de un programa de ayuda regional que en sí mismo es perfectamente compatible con el Acuerdo SMC.[497]

4.307 Además, las CE explican por qué, a su juicio, las donaciones para instalaciones de Airbus en Nordenham (Alemania), Sevilla, La Rinconada, Toledo, El Puerto de Santa María, Puerto Real (España) y Broughton (Reino Unido) no son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC. Observan, en particular, que el párrafo 2 del artículo 2 no hace que la ayuda regional, es decir, la ayuda de disponibilidad general para todas las empresas ubicadas en regiones específicamente designadas, sea específica.[498] En realidad, esa ayuda es con toda claridad no específica de conformidad con el párrafo 2 del artículo 2. Por lo que respecta al argumento de los Estados Unidos en relación con el párrafo 2 b) del artículo 8, las CE explican que los Estados Unidos interpretan erróneamente la dinámica de las negociaciones de la Ronda Uruguay. El que se diera "luz verde" a la ayuda regional era un objetivo político fundamental de las CE, en el contexto de una definición de especificidad que iba cambiando a lo largo de las negociaciones.[499] Las CE aducen que los Estados Unidos distorsionan manifiestamente la historia de la negociación de esa disposición, alegando efectivamente que el Acuerdo SMC llevaría incorporada una ventaja para los estados federales, algo que nadie ha acordado.[500]

4.308 Por último, las CE señalan que varias de las medidas de España se refieren a actividades que no guardan relación con la fabricación de LCA de Airbus (por ejemplo, aeronaves militares). Las CE explican además que la ayuda concedida a Broughton no era ayuda regional, sino que se concedió en el marco de dos programas que son de disponibilidad general en Gales. Las CE aducen que los Estados Unidos alegan la existencia de especificidad basándose en una solicitud de ayuda regional anterior, que fue rechazada.[501]

G. LA CUESTIÓN DE SI EL GOBIERNO DE ALEMANIA HA SUBVENCIONADO A AIRBUS A TRAVÉS DE SU DECISIÓN DE 1998 DE CONDONAR AL MENOS 7.700 MILLONES DE MARCOS ALEMANES DE DEUDA DE AIRBUS AL GOBIERNO

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.309 Los Estados Unidos argumentan que Deutsche Airbus dependía casi totalmente de la Ayuda para emprender proyectos y de otras subvenciones del Gobierno alemán como garantías para su participación en las primeras fases del proyecto Airbus. Los Estados Unidos observan que a finales del decenio de 1990, la deuda total acumulada de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán ascendía como mínimo a 11.000 millones de marcos alemanes (únicamente de principal), incluidos 9.400 millones de marcos alemanes relacionados con la Ayuda para emprender proyectos para el A300/A310 y el A330/A340 y otros préstamos de menor magnitud ("donaciones reembolsables") que el Gobierno había proporcionado a la empresa. En 1998 el Gobierno alemán permitió a Deutsche Airbus que pagara 1.735 millones de marcos alemanes para "liquidar" su deuda de 9.400 millones de marcos alemanes. El Gobierno condonó los restantes 7.700 millones de marcos alemanes.[502]

---

[497] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 15. *Véase también* CE, resumen Primera comunicación escrita, párrafo 51.

[498] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 37. *Véase también* CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 7.

[499] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 225.

[500] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 226.

[501] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 233-239.

[502] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 60. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 57, y Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 13.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.310 Los Estados Unidos señalan que las CE no niegan esos hechos. Sin embargo, pretenden que el Grupo Especial crea que la eliminación de una deuda de 7.700 millones de marcos alemanes no otorgó un beneficio a la empresa. Su teoría es que la transacción de 1998 representó un pago al valor justo de mercado para el valor actual neto de la deuda pendiente.[503] Los Estados Unidos sostienen que el que esa transacción se considere una condonación de deuda o una liquidación a su justo valor no importa. En cualquiera de los dos casos es una subvención.[504]

4.311 Los Estados Unidos señalan que, como afirmó el Grupo Especial en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, la condonación de la deuda es "comparable a una donación en efectivo, ya que los fondos que se proporcionaron anteriormente como préstamo sujeto a intereses se suministran ahora gratuitamente, dada la eliminación de la obligación de su reembolso". Por tanto, la condonación por el Gobierno alemán de las obligaciones de reembolso de Deutsche Airbus constituye una contribución financiera a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. También otorga un beneficio a Deutsche Airbus. Los Estados Unidos sostienen que la condonación de la deuda es comparable a una donación en efectivo, y en consecuencia otorga un beneficio -y por tanto constituye una subvención- por las mismas razones. Por último, los Estados Unidos afirman que la condonación de la deuda es específica, porque se efectuó en virtud de un acuerdo *ad hoc* entre el Gobierno alemán y Deutsche Airbus.[505]

4.312 Aunque los Estados Unidos no aceptan la caracterización que las CE hacen de la transacción de 1998, dicha caracterización no modifica el hecho de que la transacción otorgó un beneficio. Los Estados Unidos afirman que sea cual fuere la caracterización, lo cierto es que el Gobierno alemán transformó posibles beneficios que Deutsche Airbus podría haber obtenido en el futuro como consecuencia de los ahorros sobre la deuda proporcionada sin intereses por el Gobierno alemán en una donación real en efectivo de 7.700 millones de marcos alemanes proporcionada en 1998.[506]

4.313 Los Estados Unidos consideran que las CE se equivocan cuando acusan a los Estados Unidos de responder a la caracterización que las CE hacen de la transacción de 1998 formulando una nueva alegación. De hecho, los Estados Unidos se han limitado a responder a las CE en sus propios términos, demostrando que aun en el caso de que, a efectos de argumentación, la caracterización de la transacción de 1998 que hacen las CE fuera exacta, la transacción seguiría otorgando un beneficio. La teoría de las CE de que lo que los Estados Unidos realmente están impugnando es el paquete de ayuda concedido por el Gobierno alemán a Deutsche Airbus en 1989, y no la liquidación de la deuda en 1998, y de que el paquete de ayuda no está comprendido en el mandato del Grupo Especial porque no se identificó en la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por los Estados Unidos está equivocada. En primer lugar, la solicitud de establecimiento hace referencia, en la parte pertinente, no sólo a la "condonación" por el Gobierno alemán de la deuda de Deutsche Airbus, sino también a su anterior "asunción ... de ... la deuda acumulada por Deutsche Airbus".[507]

4.314 En segundo lugar, las CE se equivocan por lo que respecta a la pertinencia del paquete de ayuda de 1989 para la alegación de los Estados Unidos. Los Estados Unidos explican que no están impugnando el paquete de ayuda en y por sí mismo. Están impugnando la transacción por la que se liquidó la deuda de 1998. Esa transacción parece consistir en una condonación de la diferencia de aproximadamente 7.700 millones de marcos alemanes entre la cuantía a la vista de la deuda y la

[503] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 57.
[504] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 13.
[505] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 61
[506] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 58.
[507] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 59. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la declaración final en la primera reunión, párrafos 21-23, y Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

cuantía que la empresa realmente pagó al Gobierno. A la luz de la respuesta de las CE, los Estados Unidos reexaminaron la transacción desde la perspectiva de su caracterización por las CE. Ello conllevaba necesariamente un examen de los elementos que determinaban el valor justo de la deuda, y en especial sus condiciones, sumamente preferenciales, de reembolso. Esto demostró que la caracterización de las CE lleva, desde un punto de vista económico, al mismo resultado observado originalmente por los Estados Unidos.[508]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.315 Las CE sostienen que la liquidación en 1998 de la deuda pendiente de reembolso al Gobierno alemán por parte de Deutsche Airbus no constituye una subvención.

4.316 Las CE aducen, en primer lugar, que los Estados Unidos no han establecido una presunción *prima facie* de que Airbus SAS -la única empresa que actualmente produce LCA en las CE y que, en opinión de los Estados Unidos, causa actualmente efectos desfavorables para sus intereses- realmente se beneficia de la supuesta subvención.[509]

4.317 En segundo lugar, las Comunidades Europeas sostienen que la premisa en la que se basa el argumento de los Estados Unidos -la existencia de una deuda de 9.400 millones de marcos alemanes con el Gobierno alemán- no se ajusta a los hechos. Dicha deuda no figuraba en los libros de Deutsche Airbus, como confirman, entre otras cosas, los estados financieros de la empresa.[510] Las CE aducen que, por consiguiente, las afirmaciones de los Estados Unidos de que la liquidación de 1998 constituyó una "condonación de deuda" carecen de fundamento.[511] Según las CE, la liquidación de 1998 reflejaba el valor justo de mercado de la deuda que efectivamente tenía Deutsche Airbus con el Gobierno alemán, es decir, la deuda correspondiente a contribuciones financieras realizadas con anterioridad, sujetas a determinadas condiciones[512], por lo que la liquidación de 1998 no constituye una subvención.

4.318 Concretamente, las CE sostienen que la deuda a la que se refería la liquidación de 1998 fue valorada por una empresa internacional de auditoría independiente, que expuso sus constataciones sobre el valor justo de mercado de dicha deuda en un informe facilitado al Grupo Especial.[513] Las CE señalan que los Estados Unidos no han impugnado la solidez de esa valoración.[514] Las valoraciones que en esas mismas fechas realizaron expertos financieros independientes sirvieron de base a la liquidación de 1998.[515] La cuantía de la liquidación excedió incluso del valor dado a la deuda de la que era acreedor el Gobierno alemán, lo cual, aducen las CE, excluye la posibilidad de constatar un beneficio.[516]

4.319 Las CE explican además que la cuantía de la liquidación que excedía del valor determinado por la empresa internacional de auditoría puede considerarse un efecto de la aplicación al flujo de caja previsto de un tipo de descuento inferior al utilizado en la valoración. Las CE aducen que esto muestra que la cuantía efectiva de la liquidación conlleva un tipo de descuento igual al tipo de interés libre de riesgo de la deuda del Gobierno alemán. Según las CE, esto significa que las partes

[508] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 60.
[509] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 57.
[510] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1197.
[511] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1175 y 1176.
[512] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1175 y 1176.
[513] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1186-1202. *Véase también* CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 18.
[514] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 243.
[515] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1176.
[516] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1193 y 1202.

ICC suprimida donde se indica [***]

descontaron el flujo de *probables* pagos futuros por Deutsche Airbus al Gobierno como si tales pagos fuesen seguros, lo cual hizo que se asignara el mayor valor actual posible al flujo de pagos futuros.[517]

4.320 Las CE aducen que, por esas razones, la liquidación de 1998 no otorga un beneficio ni constituye una subvención.

4.321 Las CE argumentan asimismo que, en lugar de refutar las pruebas contemporáneas que demuestran que la liquidación de 1998 se efectuó en condiciones de mercado, los Estados Unidos plantean una alegación jurídica y fácticamente nueva a la diferencia e impugnan, además de la liquidación de 1998, las condiciones de la reestructuración de 1989, alegando que Deutsche Airbus recibió un beneficio financiero importante "en forma de un tipo de interés cero".[518] Según las CE, los Estados Unidos admiten que las supuestas "condiciones sumamente preferenciales de reembolso" se derivan de las condiciones de la reestructuración de 1989, es decir, una medida jurídica y fácticamente distinta de la liquidación de 1998.[519] Las CE señalan que esta nueva alegación contra una nueva medida no figura ni en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos ni en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, por lo que no está comprendida en la jurisdicción de este Grupo Especial.[520] Por lo tanto, el Grupo Especial no puede formular constataciones o recomendaciones sobre la reestructuración de 1989 como medida en litigio.[521] Las CE señalan que los Estados Unidos confirmaron posteriormente que no impugnan la reestructuración de 1989 "en y por sí misma", sino la liquidación de 1998, de la que la reestructuración de 1989 constituye un "antecedente de hecho".[522] Sin embargo, las CE afirman que la caracterización que hacen los Estados Unidos de su enfoque no puede desviar la atención del hecho de que su nueva impugnación no es simplemente un nuevo argumento, sino más bien una nueva alegación relacionada con una medida distinta, que no está comprendida en el mandato del Grupo Especial.[523] Según las CE, los Estados Unidos no pueden impugnar, alegando que otorgan una subvención a través de la liquidación de *1998*, medidas que se remontan a la reestructuración de *1989*.[524] En este sentido, las CE reiteran que la liquidación de 1998 se basó plenamente en las condiciones de la reestructuración de 1989 y no proporcionó ninguna ventaja a Deutsche Airbus (como ponen también de manifiesto documentos contemporáneos).[525]

4.322 Por último, las CE aducen que, aun en el caso de que el Grupo Especial constatase que la nueva alegación de los Estados Unidos está comprendida en su mandato, o que está facultado para evaluar la reestructuración de 1989 de Deutsche Airbus como "antecedente de hecho" de su alegación de subvención como consecuencia de la liquidación de 1998, debería desestimarse la alegación de los Estados Unidos. Las CE explican que la carga de demostrar que la reestructuración de 1989 constituye, por sí misma, una subvención les corresponde a los Estados Unidos, y que no lo han demostrado.[526] Por consiguiente, aunque el enfoque de los Estados Unidos fuese correcto como cuestión jurídica, lo cual no es el caso, las alegaciones de los Estados Unidos relativas a dos elementos "escogidos a su antojo" de la reestructuración de 1989 -las condiciones de reembolso y la inversión de KfW que se abordan *infra*- deben desestimarse, ya que en el presente procedimiento, los

[517] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 247 y 248.
[518] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 108. CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 586-590.
[519] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 247 y 248.
[520] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 586-590.
[521] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafo 150.
[522] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 249.
[523] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 585-591.
[524] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafos 153-156.
[525] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 565-570, 593 y 594. *Véase también* CE, declaración final en la primera reunión, párrafo 23.
[526] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 255. *Véase también* CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafos 157-160 y 165.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos no han establecido ni alegado que la reestructuración de 1989 constituya una subvención.[527] La decisión de los Estados Unidos de limitar su impugnación no puede exonerarle de la carga que les corresponde de demostrar que la reestructuración de 1989 constituye una subvención cuando se impugnan algunos de sus elementos.[528] Además, las CE sostienen que la reestructuración de 1989 está en consonancia con las medidas que habría adoptado un inversor privado que se hubiera hallado en la situación del Gobierno alemán con objeto de minimizar sus pérdidas.[529]

H. LA CUESTIÓN DE SI LA INVERSIÓN DE 1989 DEL GOBIERNO ALEMÁN EN DEUTSCHE AIRBUS O LA POSTERIOR TRANSFERENCIA DEL GOBIERNO ALEMÁN AL GRUPO DAIMLER DE SU PARTICIPACIÓN EN LA PROPIEDAD DE DEUTSCHE AIRBUS EN 1992 ES UNA SUBVENCIÓN ESPECÍFICA A AIRBUS

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.323 Los Estados Unidos aducen que la transferencia del Gobierno alemán al Grupo Daimler de su participación en la propiedad de Deutsche Airbus es una subvención específica a Airbus.[530] Sostienen que, en 1989, el Gobierno alemán acordó hacer una aportación de capital a Deutsche Airbus adquiriendo una participación del 20 por ciento en la empresa por una cuantía de 505 millones de marcos alemanes (258 millones de euros). Tres años después, el Gobierno alemán acordó dar las acciones a DASA, sin compensación. Los Estados Unidos afirman en primer lugar que la aportación de capital social es una subvención, porque la decisión del Gobierno alemán de aportar 505 millones de marcos alemanes a Deutsche Airbus era incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados de Alemania. A continuación afirman que la transferencia de capital social de 1992 es una subvención porque en realidad fue una donación de 505 millones de marcos alemanes (258 millones de euros). Los Estados Unidos también afirman que ambas subvenciones eran específicas para Airbus.[531]

4.324 Los Estados Unidos sostienen que Airbus se beneficia de aportaciones de capital proporcionadas por el Gobierno alemán en momentos en los que un inversor orientado al mercado no habría hecho esas inversiones, habida cuenta de las lamentables condiciones financieras de la empresa Deutsche Airbus.[532] Los Estados Unidos señalan que las CE respondieron que las medidas adoptadas por el Gobierno eran compatibles con la práctica habitual de los inversores privados. Para los Estados Unidos, las CE se apoyan en un punto de referencia falso que a su juicio es el punto de referencia del mercado. Afirman que "al mismo tiempo" en que el Gobierno hizo su inversión, un inversor privado, "Daimler (a través de MBB)", también hizo una inversión en Deutsche Airbus. Sin embargo, los Estados Unidos afirman que las CE omiten el hecho de que la decisión de Daimler de hacer su inversión dependía mucho de que el Gobierno proporcionara primero un importante paquete de ayuda que incluía la inversión del propio Gobierno.[533]

4.325 Además, los Estados Unidos consideran que las CE incurren en error en su intento de desacreditar las pruebas en que se apoyan los Estados Unidos. A su juicio sugieren, incorrectamente, que los Estados Unidos basaron su evaluación de la solvencia de Deutsche Airbus únicamente en una evaluación de la situación financiera de la empresa matriz (MBB). Al tiempo que hacen referencia a la lamentable situación en que MBB se encontraba cuando Daimler invirtió en MBB, los Estados

[527] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafo 157.
[528] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafo 162.
[529] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1177-1180; CE, respuesta a la pregunta 100 del Grupo Especial, párrafo 276.
[530] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 62.
[531] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 62.
[532] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 61.
[533] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 61.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos destacan en particular las dificultades financieras que Deutsche Airbus tenía a la sazón y que se preveía tuviera en un futuro previsible.[534]

4.326 Los Estados Unidos señalan que la única base para que las CE califiquen la compra inicial de acciones de transacción comercial es la comparación con una inversión de Daimler Benz. Sin embargo, la inversión de Daimler no fue independiente de la aportación de capital del Gobierno alemán, por lo que no puede considerarse que confirme la naturaleza comercial de la aportación. En cuanto a la transferencia posterior por el Gobierno alemán de acciones de Deutsche Airbus a MBB, los Estados Unidos sostienen que las CE tienen que explicar aún las razones por las que tanto Daimler como el entonces Director General de Comercio de la Comisión Europea calificaron la transacción de compensación por el retiro del plan alemán de garantía de los tipos de cambio a raíz del informe desfavorable de un grupo especial de solución de diferencias.[535]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.327 Las CE argumentan que ni la inversión del Gobierno alemán en Deutsche Airbus en 1989 ni la transferencia a MBB de sus acciones en Deutsche Airbus en 1992 constituyen una subvención.

4.328 En primer lugar, las CE explican que los Estados Unidos no han establecido una presunción *prima facie* de que alguna de las supuestas subvenciones beneficie a Airbus SAS, que actualmente desarrolla, fabrica y vende las LCA que se alega causan efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos.[536]

4.329 En segundo lugar, en lo que se refiere a la transferencia de acciones de 1992, las CE explican que esta transacción no podía otorgar un beneficio a Deutsche Airbus, ya que fue MBB quien recibió las acciones de Deutsche Airbus que estaban en manos del Gobierno alemán.[537] Las CE señalan que los Estados Unidos no han explicado en qué modo una subvención a una empresa -que por entonces no fabricaba LCA y que sigue sin hacerlo- puede transformarse en una subvención a otra empresa -que sí lo hace-.[538] Las CE explican asimismo que la participación de KfW en Deutsche Airbus se concibió, desde el principio, como una medida *temporal*, y que Daimler, a través de MBB, cumplió su compromiso de asumir la participación del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus.[539] Las CE presentan pruebas que demuestran que la determinación del valor de las acciones de KfW en 1992 se basó en el asesoramiento de dos respetadas empresas de auditoría de contabilidad internacionales independientes, y que la transferencia a MBB de las acciones que poseía KfW no fue gratuita, como afirman los Estados Unidos.[540] De hecho, además del valor de mercado de las acciones en 1992, el precio de transferencia de las acciones de KfW incluía también una compensación adicional prevista con arreglo a las condiciones de la reestructuración de 1989.[541] Por consiguiente, al contrario de lo que afirman los Estados Unidos, la transferencia no fue gratuita, ni benefició a Deutsche Airbus.[542] Por último, las CE señalan que los Estados Unidos aceptan que la transferencia de acciones de 1992 fue parte de una transacción que modificó determinadas condiciones de la reestructuración de 1989, y que los Estados Unidos están de acuerdo en que, en conjunto, esta transacción no afectó positiva ni

[534] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 62.
[535] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 11.
[536] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1203 y 1212.
[537] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 111.
[538] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 111.
[539] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1206 y 1207. *Véase también* CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1213.
[540] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1208 y 1209. *Véase también* CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 112.
[541] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 44.
[542] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 602.

ICC suprimida donde se indica [***]

negativamente a la posición económica de Deutsche Airbus. En ese sentido, la transferencia de 1992 no puede constituir una subvención.[543]

4.330 Las CE también responden a la impugnación condicional de los Estados Unidos de la inversión de 1989 de KfW en Deutsche Airbus.[544] Las CE explican que la inversión no constituía una subvención, ya que no se hizo en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado, como pone en evidencia el hecho de que un inversor privado -Daimler Benz, a través de MBB- invirtiese en Deutsche Airbus al mismo tiempo y en las mismas condiciones. Por tanto, la inversión era compatible con la práctica habitual en materia de inversión de los inversores privados.[545]

4.331 Las CE sostienen que el hecho de que las inversiones del Gobierno alemán y Daimler Benz en Deutsche Airbus formasen parte de la reestructuración de 1989 de Deutsche Airbus no hace menos sólida esta conclusión. Aunque los Estados Unidos aducen que la "separación del supuesto 'paquete de reestructuración' ... de la aportación de capital de KfW es artificial", para las CE se trata de una artificialidad que los Estados Unidos han establecido al impugnar únicamente un aspecto concreto del paquete de reestructuración de 1989.[546] En efecto, se trata de una artificialidad que los Estados Unidos han creado al "escoger a su antojo" determinados elementos de la reestructuración de 1989 con objeto de impugnarlos, al tiempo que han hecho caso omiso de otros.[547] Además, las CE sostienen que una reestructuración financiera no es *per se* una subvención.[548] Por tanto, no es posible llegar a la conclusión de que la inversión de KfW constituye una subvención sin hacer una evaluación completa de la reestructuración de 1989 de Deutsche Airbus.[549] Las CE recuerdan sus argumentos de que la reestructuración de 1989 no está comprendida en el mandato del Grupo Especial y señalan que los Estados Unidos han aclarado que no impugnan la reestructuración de 1989 "en y por sí misma".[550] Por último, las CE aducen que aunque el Grupo Especial tuviese en cuenta la reestructuración de 1989 como antecedente de hecho, los Estados Unidos no han demostrado que dicha reestructuración constituya, por sí misma, una subvención.[551] Las CE sostienen que la reestructuración de 1989 está en consonancia con las medidas que habría adoptado un inversor privado para minimizar sus pérdidas si se hubiese visto en la situación del Gobierno alemán.[552]

4.332 Por último, las CE argumentan que, en el caso de que el Grupo Especial se muestre de acuerdo con el intento de los Estados Unidos de revocar la condicionalidad de su alegación contra la inversión de KfW de 1989, el Grupo Especial debe rechazar la afirmación de los Estados Unidos de que los 505 millones de marcos alemanes invertidos por el Gobierno alemán pueden constituir una subvención en 1989 y de nuevo constituir una subvención de la misma cuantía en 1992.[553]

---

[543] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 603.
[544] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 58.
[545] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1214-1216.
[546] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 157 del Grupo Especial, párrafos 175 y 176.
[547] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafos 157-162.
[548] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 224 a) del Grupo Especial, párrafos 405-411.
[549] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[550] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 261.
[551] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafos 152, 157-160 y 165. *Véanse también* CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 157 del Grupo Especial, párrafo 179.
[552] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1177-1180; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 564; CE, respuesta a la pregunta 100 del Grupo Especial, párrafo 269; pregunta 187, párrafos 161 y 163-166.
[553] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 161 del Grupo Especial, párrafos 206-210.

ICC suprimida donde se indica [***]

I. LA CUESTIÓN DE SI DETERMINADAS CONTRIBUCIONES DE CAPITAL Y LA TRANSFERENCIA DE 1998 DE LAS ACCIONES DE DASSAULT A AÉROSPATIALE SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS A AIRBUS SAS

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.333 Los Estados Unidos argumentan que las aportaciones de capital a Aérospatiale por el Gobierno francés son subvenciones específicas.[554] Explican que a finales del decenio de 1980 y en el decenio de 1990, el Gobierno francés hizo una serie de aportaciones de capital a Aérospatiale, la empresa francesa de Airbus. Primero, en 1987 y 1988, el Gobierno francés hizo dos aportaciones de 1.250 millones de francos franceses, por un total de 2.500 millones de francos franceses. Después, en 1992, el Gobierno inyectó otros 1.400 millones de francos franceses en Aérospatiale por intermedio del Banco Crédit Lyonnais, controlado por el Estado. Dos años después, en 1994, el Gobierno francés hizo una nueva aportación de 2.000 millones de francos franceses a Aérospatiale. Por último, en 1998, el Gobierno francés transfirió a Aérospatiale su participación del 45,76 por ciento en el capital social de Dassault Aviation S.A. ("Dassault"). La transferencia de capital tenía un valor aproximado de 5.280 millones de francos franceses.[555]

4.334 Los Estados Unidos examinan la situación financiera y los resultados de Aérospatiale en el momento en que se realizó cada una de las aportaciones de capital, y sostienen que cada una de las decisiones de invertir en la empresa era incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. Por consiguiente, según los Estados Unidos, cada una de las aportaciones de capital constituyó una subvención en el sentido del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos también sostienen que cada aportación fue específica para Airbus.[556]

4.335 En opinión de los Estados Unidos, las CE no refutan la manifestación de los Estados Unidos de que las aportaciones francesas de capital a Aérospatiale desde 1987 hasta 1994 no fueron concordes con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. Los Estados Unidos señalan que las CE explican por qué Aérospatiale necesitaba urgentemente fondos adicionales en el período de 1987 a 1994, pero no explican por qué un inversor privado se los habría proporcionado. Su análisis de las opiniones de los gestores de Boeing y Aérospatiale no tiene en cuenta que el criterio pertinente se basa en la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados, no en las opiniones de los gestores.[557] Los Estados Unidos indican que en apoyo de su argumento sobre las aportaciones francesas, las CE recurren a pruebas como declaraciones de gestores (en lugar de posibles inversores privados) y a información *ex post* sobre supuestos rendimientos obtenidos por esas inversiones. Las CE no presentan ninguna prueba de estudios o análisis contemporáneos del Gobierno francés sobre las perspectivas de inversión en Aérospatiale. También escogen selectivamente indicadores de resultados financieros, pasando por alto el desastroso balance de Aérospatiale, sus preocupantes coeficientes financieros y las malas perspectivas que habría afrontado de no haber recibido una financiación pública adicional muy significativa.[558]

4.336 Además, los Estados Unidos señalan que las CE se basan de manera inadecuada en pruebas recientemente incluidas en su Segunda comunicación escrita, que no son "objetivas", por cuanto consisten casi completamente en documentos internos de Aérospatiale, Airbus GIE y Crédit Lyonnais.

---

[554] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 63.
[555] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 63.
[556] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 64.
[557] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 15.
[558] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 63.

ICC suprimida donde se indica [***]

Otras pruebas se centran en la demanda de aeronaves en general, y no en las perspectivas de Airbus en particular.[559]

4.337 Por lo que respecta a la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento del Gobierno francés en el capital social de Dassault Aviation que tuvo lugar en diciembre de 1998, los Estados Unidos señalan que las CE aducen que "no sucedió nada económicamente significativo", porque en la práctica el Gobierno francés no hizo más que transferirse a sí mismo sus acciones en Dassault Aviation.[560] Los Estados Unidos sostienen que por mucho que las CE crean que esto es cierto desde la perspectiva gubernamental, no cabe discutir que la transacción otorgó un beneficio significativo a Aérospatiale.[561] En opinión de los Estados Unidos, las CE parten del supuesto erróneo de que la perspectiva pertinente es la del Gobierno francés y no la de Aérospatiale, que sin duda recibió un activo valioso por el que no pagó nada.[562]

4.338 Para los Estados Unidos, el principal problema del argumento de las CE es que se centra en las intenciones y las perspectivas de quien hace las aportaciones. Los Estados Unidos explican que con arreglo al Acuerdo SMC, la perspectiva pertinente es la del receptor. Desde esa perspectiva, las aportaciones objeto de la presente diferencia otorgan indudablemente un beneficio, y, en consecuencia, constituyen subvenciones.[563]

4.339 Además, los Estados Unidos señalan que las CE aducen que cuando después Aérospatiale se combinó con Matra Hautes Technologies para constituir ASM, el valor de su "participación del 45,76 por ciento en el capital de Dassault se integró en su totalidad en el precio de las acciones de ASM establecido en la oferta pública que tuvo lugar en 1999". Según los Estados Unidos, ninguno de esos argumentos es correcto. Los Estados Unidos explican que el problema del primero es que da por sentado que el punto de vista pertinente es el del Gobierno, y no el de Aérospatiale. Además, el hecho de que el Gobierno francés, para persuadir a los propietarios privados de Dassault Aviation de que consintieran a lo que equivalía a una fusión con Aérospatiale, tuviera que renunciar a los valiosos derechos de voto dobles asociados a sus acciones en Dassault Aviation contradice la afirmación de las CE de que "no sucedió nada económicamente significativo".[564]

4.340 Por lo que respecta al segundo argumento de las CE, los Estados Unidos señalan que éstas pasan por alto que el Gobierno francés no recibió ninguna compensación por renunciar a su participación de control en Dassault Aviation. Además, el precio de las acciones de ASM establecido en la oferta pública de 1999 no se basó en "opiniones imparciales", sino en valoraciones hechas por bancos de inversión (de fecha posterior a la transacción de Dassault Aviation efectiva) que trataban de ratificar un resultado identificado anteriormente.[565]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.341 Las CE refutan las alegaciones de los Estados Unidos de que las cuatro suscripciones de nuevo capital en Aérospatiale por el Estado francés en los años 1988, 1989, 1992 y 1994, así como la transferencia a Aérospatiale de acciones de Dassault en 1998, constituyen subvenciones. Las CE sostienen que los Estados Unidos no han establecido que esas supuestas subvenciones han beneficiado a Airbus SAS, que es la única empresa que produce LCA de Airbus (es decir, el producto que, en

[559] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 10.
[560] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 64.
[561] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 15.
[562] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 10.
[563] Estados Unidos, resumen de la declaración final en la primera reunión, párrafo 25.
[564] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 64.
[565] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 65.

ICC suprimida donde se indica [***]

opinión de los Estados Unidos, causa efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos) en las CE.[566] Además, las CE señalan que los Estados Unidos no tienen en cuenta que las ampliaciones de capital de Aérospatiale concernían a una empresa que ya no fabrica LCA.[567]

4.342 Las CE rechazan asimismo la alegación de los Estados Unidos de que las cuatro suscripciones de nuevo capital por el Estado francés en Aérospatiale en 1988, 1989, 1992 y 1994 no se realizaron de conformidad con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados.[568] A juicio de las CE, la conclusión de los Estados Unidos de que el Estado francés no actuó en consonancia con la "práctica habitual en materia de inversiones" está fundamentalmente equivocada. Ello es así porque los Estados Unidos basaron su análisis únicamente en datos concernientes a los resultados financieros de Aérospatiale en el pasado, y no tuvieron en cuenta las perspectivas futuras de Aérospatiale en el momento en que se realizó cada inversión. Además, los datos sobre los resultados en el pasado presentados por los Estados Unidos eran exagerados.[569] En opinión de las CE, los Estados Unidos incurren en error al presuponer que un "inversor normal" sólo invierte basándose en los resultados obtenidos por la empresa en el pasado. Las CE afirman asimismo que en el caso de ramas de producción como la de LCA, con ciclos de desarrollo largos y costosos, es imprescindible invertir incluso en períodos en que se obtienen resultados mediocres.[570] Las perspectivas de rendimiento para el Estado francés en cada una de las inversiones en Aérospatiale en aquel momento eran muy favorables, como por lo demás confirma la evolución ulterior del negocio.[571]

4.343 Las CE aducen además que el propio caso de Boeing pone de manifiesto que la conducta de los inversores se orienta al largo plazo, y explican que los malos resultados financieros no disuadieron a Boeing de invertir en su futuro.[572] Las CE señalan que, a pesar de los pésimos resultados financieros de Boeing a principios del decenio de 1990, dicha empresa aumentó marcadamente su inversión en activos de aviación comercial en un 82 por ciento, y asumió una deuda adicional significativa. La valoración que hizo Boeing de las buenas perspectivas futuras, basadas en las previsiones de un aumento muy fuerte de la demanda de pasajeros que utilizan LCA, hizo que la empresa y sus inversores mirasen más allá de los malos resultados de Boeing en los años precedentes y aumentasen la inversión en el futuro.[573] A finales del decenio de 1980 y principios del de 1990, Aérospatiale y su accionista llegaron a la misma conclusión.[574]

4.344 Las CE explican que aunque los resultados de Aérospatiale en el pasado tal vez no fueron tan satisfactorios como Aérospatiale o el Estado francés hubieran deseado, los inversores no invierten basándose en los resultados obtenidos por una empresa en el pasado; al contrario, evalúan, primero y principalmente, las perspectivas futuras de la empresa. Aunque los Estados Unidos reconocieron expresamente que ese criterio es el adecuado (en su respuesta a la pregunta 26 del Grupo Especial, los Estados Unidos afirmaron que "los inversores comprometen su capital basándose en la evaluación de los posibles ingresos en los años por venir" y "evalúan las perspectivas futuras de la empresa"), al parecer no han tenido en cuenta las pruebas contemporáneas sobre las perspectivas futuras de Aérospatiale presentadas por las CE. Sea como sea, en su Segunda comunicación escrita, las CE presentan al Grupo Especial un panorama general aún más amplio y detallado de las pruebas contemporáneas de las muy favorables perspectivas para la rama de producción de LCA y la gran demanda de aviones Airbus prevista que, según las CE, estaban a disposición de los inversores bien

[566] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 55.
[567] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 17.
[568] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 41.
[569] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 55.
[570] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1139.
[571] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 17.
[572] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1142.
[573] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 532.
[574] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 533.

ICC suprimida donde se indica [***]

informados, incluido el Estado francés, en el momento en que se realizó cada una de las aportaciones de capital impugnadas. Las CE también aportan pruebas que, según afirman, demuestran que el Estado francés, único accionista de Aérospatiale, estaba bien informado de los planes de actividades y las perspectivas de la empresa. A la luz de esas pruebas, las CE concluyen que la posición de los Estados Unidos es insostenible.[575]

4.345 En cuanto a la transferencia en 1998 a Aérospatiale de las acciones del Estado francés en Dassault Aviation, las CE aducen que no fue una "inversión" y no tuvo ningún efecto económico para Aérospatiale.[576] Las CE explican que, en contraste con las cuatro suscripciones de capital, la contribución por el Estado francés de las acciones de Dassault Aviation se hizo para facilitar la consolidación y privatización de la rama de producción aeroespacial francesa, y que el Estado francés fue debidamente compensado por las transferencias a Aérospatiale de sus acciones en Dassault Aviation.[577] Las CE afirman que el Estado francés actuó como hubiera hecho cualquier inversor en el mercado -a saber, poniendo en común los activos de sus diversas posesiones en el sector aeroespacial antes de venderlos, a fin de obtener mayores rendimientos-. Las CE señalan que los Estados Unidos no han establecido que esa medida habría sido contraria a la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. Además, sostienen que habida cuenta de que el Estado francés recibió una compensación plena por el valor de las acciones de Dassault Aviation con ocasión de la ulterior privatización de Aérospatiale, en la que las acciones de Dassault Aviation se valoraron con independencia de las de Aérospatiale, los Estados Unidos tampoco pueden establecer la existencia de una subvención invocando otras razones.[578]

4.346 Las CE sostienen asimismo que con respecto a las aportaciones de capital y a la transferencia de acciones del Estado francés, las CE han aportado abundantes pruebas contemporáneas que demuestran que las aportaciones de capital y la transferencia de acciones fueron compatibles con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. El Estado francés no hizo efectiva la prima de control del 30 por ciento en la transferencia de las acciones de Dassault Aviation porque al Estado le era jurídicamente imposible enajenar su control.[579]

4.347 Por último, las CE señalan que la afirmación de los Estados Unidos de que "mientras que Aérospatiale pudo obtener miles de millones de francos franceses en capital subvencionado, Boeing se vio obligado a asumir una 'deuda adicional significativa'" dice mucho sobre los argumentos esgrimidos por los Estados Unidos en el presente caso. La deuda adicional de Boeing en nada afecta a la cuestión de si una ampliación de capital específica en Aérospatiale constituye o no una subvención. Hay sobradas pruebas de que cada una de las inversiones impugnadas se hizo con expectativas de rendimiento significativo.[580]

J. LA CUESTIÓN DE SI LOS FONDOS PARA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO QUE LA COMISIÓN EUROPEA Y LOS ESTADOS MIEMBROS PROPORCIONAN A AIRBUS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.348 Los Estados Unidos aducen que las CE y los Gobiernos participantes en Airbus también subvencionan a Airbus contribuyendo a financiar sus esfuerzos de investigación y desarrollo.

[575] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 41.
[576] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 17.
[577] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 56.
[578] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 42.
[579] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[580] CE, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

Explican que las subvenciones adoptan principalmente la forma de simples donaciones en efectivo, aunque en algunos casos han adoptado la forma de préstamos no comerciales. Los principales vehículos para las subvenciones a nivel de la Comisión Europea son los denominados Programas Marco de las CE, que las CE mantienen desde hace muchos años. A nivel de Estado miembro y a nivel subnacional los vehículos son programas específicos que los gobiernos han establecido con la finalidad concreta de financiar la investigación en el sector de la aeronáutica.[581]

a) Los Programas Marco de las CE

4.349 En primer lugar, los Estados Unidos sostienen que los fondos para investigación y desarrollo que las CE proporcionan a Airbus en virtud de los "Programas Marco" de las CE son subvenciones específicas. Los Estados Unidos sostienen que desde hace muchos años, las CE han proporcionado a Airbus, en virtud de los denominados Programas Marco de las CE, donaciones para ayudar a la empresa a financiar sus actividades de investigación y desarrollo. Las CE proporcionan las donaciones a consorcios de investigación encabezados por Airbus o en los que Airbus es un participante clave. Cada donación es para un proyecto de investigación individual y discreto centrado en procesos específicos de producción o tecnología aeronáutica. Uno de los principales objetivos de las donaciones es "mejorar la competitividad de las industrias aeronáuticas europeas ...".[582]

4.350 Los Estados Unidos señalan que las CE han confirmado que toda la financiación que proporcionan a Airbus en virtud de los Programas Marco adopta la forma de donaciones. El párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC incluye las donaciones entre los tipos de "transferencias directas de fondos" que constituyen contribuciones financieras en el sentido del Acuerdo SMC.[583]

4.351 Los Estados Unidos aducen que las donaciones otorgan beneficios porque, como afirmó el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, "ponen al receptor en una posición mejor que la posición que de otra forma habría ocupado en el mercado". Por consiguiente, dado que adoptan la forma de donaciones, los Programas Marco de las CE necesariamente otorgan beneficios -y, en consecuencia, constituyen subvenciones- en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, los Estados Unidos argumentan que las subvenciones son específicas para Airbus y/o la industria aeronáutica porque cada Programa Marco tiene un subpresupuesto específico para la industria aeronáutica, y porque las propuestas de investigación tienen que estar relacionadas con la aeronáutica.[584]

b) Financiación de Alemania

4.352 En segundo lugar, los Estados Unidos sostienen que los fondos para investigación y desarrollo que las autoridades federales alemanas proporcionan a Airbus en el marco de sus programas de investigación y desarrollo son subvenciones específicas. Los Estados Unidos explican que desde hace muchos años, el Gobierno Federal alemán y los gobiernos subfederales ("Länder") de Hamburgo, Bremen y Baviera han proporcionado a Airbus donaciones para contribuir a la financiación de sus actividades de investigación y desarrollo en el sector de la aeronáutica civil. El Gobierno Federal ha proporcionado al menos 695 millones de euros -incluidos 217 millones de euros desde 1995 en virtud de una serie de programas de investigación aeronáutica

[581] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 65.
[582] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 66.
[583] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 67.
[584] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 68.

ICC suprimida donde se indica [***]

("Luftfahrtforschungsprogramme" o "LuFo" 1, 2 y 3). Los Gobiernos de los Länder han proporcionado decenas de millones de euros de fondos adicionales.[585]

4.353 Los Estados Unidos señalan que las CE reconocen que todos los fondos para investigación y desarrollo en el sector de la aeronáutica civil proporcionados a Airbus por el Gobierno Federal y los gobiernos subfederales alemanes adoptan la forma de donaciones. En consecuencia, por las mismas razones que las donaciones marco de las CE son subvenciones, las donaciones federales y subfederales alemanas son subvenciones. Además, según los Estados Unidos esas subvenciones son específicas porque Alemania desembolsa las subvenciones en virtud de programas especialmente dedicados al sector aeronáutico.[586]

c) Financiación de Francia

4.354 En tercer lugar, los Estados Unidos aducen que los fondos para investigación y desarrollo que las autoridades francesas proporcionan a Airbus en el marco de su programa de investigación y desarrollo son subvenciones específicas. Los Estados Unidos explican que entre 1986 y 2005, el Gobierno francés presupuestó más de 1.200 millones de euros en donaciones a la industria aeronáutica para investigación y desarrollo del sector de la aeronáutica civil ("*recherche amont de l'aéronautique*"). Como es de dominio público, la Direction des Programmes Aéronautiques Civils (DPAC) presupuestó 391 millones de euros entre 1986 y 1993, y 809 millones de euros entre 1994 y 2005. Durante el proceso del Anexo V, las CE reconocieron que Airbus había recibido, entre 1994 y 2005, una cantidad sustancial de la financiación de la DPAC, aunque se negaron a proporcionar cualquier información relativa al período de 1986 a 1993.[587]

4.355 Los Estados Unidos señalan que las CE confirman que todos los fondos para investigación y desarrollo que las autoridades francesas proporcionan a Airbus adoptan la forma de donaciones. En consecuencia, por las mismas razones que las donaciones marco de las CE son subvenciones, las donaciones del Gobierno francés son subvenciones. Además, según los Estados Unidos las subvenciones son específicas porque Francia proporciona las donaciones de conformidad con un presupuesto dedicado a la "construcción aeronáutica", y el Gobierno limita el acceso a las donaciones a las empresas fabricantes del sector aeronáutico.[588]

d) Financiación del Reino Unido

4.356 En cuarto lugar, los Estados Unidos aducen que los fondos para investigación y desarrollo que las autoridades del Reino Unido proporcionan a Airbus en el marco de sus programas de investigación y desarrollo son subvenciones específicas. Explican que desde hace muchos años, el Departamento de Comercio e Industria del Reino Unido ("DTI") ha proporcionado donaciones para investigación y desarrollo relacionadas con la aeronáutica a consorcios de investigación de Airbus encabezados por Airbus o en los que Airbus es un participante clave. Desde 1992, el DTI ha acordado proporcionar decenas de millones de libras en donaciones a consorcios de investigación de Airbus en el marco del programa CARAD (nombre que posteriormente se cambió por Programa de Investigación Aeronáutica ("ARP")). Además, en 2004, el Reino Unido sustituyó el programa CARAD por el denominado "Programa de Tecnología" ("TP"). El DTI se ha comprometido a aportar millones de libras adicionales a Airbus en el marco del programa TP.[589]

[585] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 69.
[586] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 70.
[587] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 71.
[588] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 72.
[589] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 73.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.357 Los Estados Unidos señalan que las CE reconocen que todos los fondos que el DTI ha acordado proporcionar a consorcios de investigación de Airbus en el marco de los programas CARAD/ARP y TP han adoptado la forma de donaciones. En consecuencia, las donaciones del Reino Unido en el marco de los programas CARAD/ARP y TP son subvenciones por las mismas razones que lo son las donaciones marco de las CE. Además, las subvenciones son específicas porque las donaciones CARAD/ARP están limitadas a entidades que realizan investigaciones en materia de tecnología aeronáutica, y las donaciones TP se conceden en virtud de solicitudes de propuestas que están limitadas a tecnologías relacionadas con el sector aeronáutico.[590]

e) Financiación de España

4.358 En quinto lugar, los Estados Unidos sostienen que los fondos para investigación y desarrollo que las autoridades españolas proporcionan a Airbus en el marco de su programa de investigación y desarrollo son subvenciones específicas. Los Estados Unidos aducen que al igual que los gobiernos alemán, francés y británico, el Gobierno español proporciona fondos a Airbus para contribuir a garantizar sus actividades de investigación y desarrollo. Los Estados Unidos explican que los fondos adoptan la forma de préstamos en condiciones mejores que las comerciales, y que el Gobierno español desembolsa los fondos en virtud de dos programas, el Plan Tecnológico Aeronáutico ("PTA") y el Programa de Fomento de Innovación Técnica ("PROFIT"). Airbus recibió los préstamos PTA entre 1993 y 2003 y los préstamos PROFIT entre 2000 y 2007.[591]

4.359 El párrafo 1 a) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC incluye los préstamos entre los tipos de "transferencias directas de fondos" que constituyen contribuciones financieras en el sentido del Acuerdo SMC. Por consiguiente, con arreglo a dicho Acuerdo, los préstamos son contribuciones financieras. Además, otorgan beneficios a Airbus, porque España concede los préstamos en condiciones mejores que las comerciales. Por tanto, los préstamos son subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Son, además, subvenciones específicas, porque el Gobierno limitó expresamente el acceso a la financiación en el marco de los programas a las empresas aeronáuticas dedicadas a la manufactura, diseño, suministro y mantenimiento de aeronaves y partes de aeronaves, y a las empresas de servicios de ingeniería y las instituciones de investigación y las universidades que desarrollaran tecnologías específicas para uso en el sector aeronáutico.[592]

f) Cuantías pertinentes y especificidad

4.360 Los Estados Unidos señalan que las CE reconocen que Airbus ha recibido 648,9 millones de euros en subvenciones para investigación y desarrollo. Sin embargo, esa cifra representa una subestimación de la cantidad realmente recibida, ya que refleja una determinación arbitraria de que ciertos receptores de subvenciones para investigación y desarrollo relacionadas con LCA son "empresas pertinentes" y otros no lo son.[593] Los Estados Unidos indican que los 648,9 millones de euros sólo incluyen las subvenciones otorgadas a lo que las CE describen como las "empresas pertinentes"; no incluyen las subvenciones recibidas por otras entidades Airbus, como la empresa matriz de Airbus EADS, y las CE no han explicado por qué el Grupo Especial debe descartar esas subvenciones.[594]

4.361 Los Estados Unidos aclaran que no afirman que el beneficio de las donaciones a empresas distintas de Airbus haya ido a Airbus. No obstante, al negarse a facilitar información sobre las

[590] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 74.
[591] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 75.
[592] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 76.
[593] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 16.
[594] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 16.

ICC suprimida donde se indica [***]

donaciones a empresas que son empresas Airbus, las CE han facilitado al Grupo Especial una cifra incompleta al describir la cuantía de la subvención para investigación y desarrollo. La cifra es superior a la de 650 millones de euros que indican las CE. Pero, dado que las CE han retenido información pertinente, no es posible saber en qué medida es mayor.[595]

4.362 Los Estados Unidos señalan que las CE consideran que las donaciones a determinadas entidades "no son pertinentes", basándose en su idea errónea de que los Estados Unidos tienen que demostrar que las subvenciones de las que se beneficiaron modelos de LCA de Airbus siguen beneficiando a esos modelos después de las reestructuraciones empresariales que han abocado a la creación de Airbus SAS.[596] Si se añaden las cantidades que las CE excluyen arbitrariamente, el total de las subvenciones para investigación y desarrollo que Airbus ha recibido realmente en virtud tanto de los Programas Marco de las CE como de programas nacionales y regionales supera probablemente los 3.000 millones de euros.[597]

4.363 Los Estados Unidos observan además que las CE responden a la demostración por los Estados Unidos de que las donaciones de los Programas Marco son específicas aduciendo que "los Programas Marco Segundo, Tercero, Cuarto y Quinto no tienen subpresupuestos específicos para la industria aeronáutica". Las CE no niegan la existencia de ese subpresupuesto en el Sexto Programa Marco. Por lo que respecta a los Programas Marco Segundo a Quinto, incluido, parece que el argumento de las CE es de carácter semántico. Aunque no reconocen la existencia de "subpresupuestos" formales, sí parece que reconocen que los programas "asignan ... partes de su presupuesto a actividades de investigación como 'aeronáutica y espacio' o 'aeronáutica'".[598]

4.364 Los Estados Unidos señalan que además de presentar argumentos de carácter semántico, las CE aducen que la especificidad no debe analizarse al nivel del subpresupuesto, sino al nivel de todo el Programa Marco. Para los Estados Unidos, sin embargo, aceptar ese argumento llevaría a resultados absurdos. Un Miembro podría conceder prácticamente cualquier subvención no específica a "determinadas empresas" simplemente ubicándola formalmente bajo el mismo techo que otras subvenciones a otras determinadas empresas y dando a las subvenciones combinadas el nombre de "programa". Los Estados Unidos consideran que el Acuerdo SMC no respalda ese criterio formalista. Por lo que respecta a la especificidad *de facto* de las donaciones para investigación y desarrollo para el sector aeronáutico en virtud de los Programas Marco, cabe señalar que las cifras pertinentes revelan un uso predominante por Airbus (y revelan también la recepción por Airbus de cantidades desproporcionadamente grandes de fondos de los Programas Marco para el sector aeronáutico).[599] Los Estados Unidos consideran que la tesis de las CE de que las subvenciones concedidas en el marco de determinados programas no son específicas se basa en una teoría artificial no fundamentada de que la especificidad a que se refiere el artículo 2 del Acuerdo SMC debe determinarse al nivel más general de agregación de las actividades de la autoridad otorgante.[600]

4.365 Los Estados Unidos señalan que en lo tocante a las subvenciones para investigación y desarrollo proporcionadas por gobiernos de Estados miembros, las CE reconocen la existencia de ciertas cantidades en concepto de donación, pero afirman que otras cantidades "no son pertinentes".

[595] Estados Unidos, observaciones sobre CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 18.
[596] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 8.
[597] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 66.
[598] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 67.
[599] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 68.
[600] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 8.

ICC suprimida donde se indica [***]

Como no han explicado su referencia a lo que es pertinente y lo que no lo es, su argumento debe rechazarse.[601]

4.366 En el caso de las donaciones en el marco del programa LuFo de Alemania, las CE sostienen que determinadas cantidades no son pertinentes porque al 1º de julio de 2005 sólo se habían comprometido, pero aún no se habían recibido. Sin embargo, una subvención, en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, incluye las "posibles transferencias directas de fondos", además de las transferencias directas de fondos efectivas. Por tanto, aunque las CE hubieran caracterizado correctamente las donaciones en cuestión, ello no justificaría que el Grupo Especial excluyera esas cantidades de su examen.[602]

4.367 Los Estados Unidos observan asimismo que las CE aducen que los Estados Unidos no han demostrado que los préstamos proporcionados a Airbus por el Gobierno español en el marco del programa PTA otorgan un beneficio a Airbus, porque no han realizado una comparación con una referencia de mercado. Sin embargo, esos préstamos, habida cuenta de las condiciones en que se conceden, como han demostrado los Estados Unidos, son, por definición, preferenciales en relación con las condiciones que prevalecen en el mercado. A juicio de los Estados Unidos, las CE incurren también en error al aducir que los préstamos proporcionados por las autoridades españolas en el marco del programa PROFIT no están comprendidos en el mandato del Grupo Especial, ya que es evidente que la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por los Estados Unidos abarcaba esos préstamos. Los Estados Unidos consideran que el argumento de las CE de que los préstamos PROFIT no son específicos es igualmente erróneo. Además, como en el caso de los programas marco de las CE, éstas aducen erróneamente que a efectos de especificidad, los préstamos PROFIT deben analizarse al nivel del amplio "programa general" en virtud del cual se aplican y no a nivel de programas individuales.[603]

4.368 Por último, por lo que respecta al Programa de Tecnología del Reino Unido, las propias CE han reconocido que el programa se subdivide en 43 "temas de investigación" centrados en un conjunto limitado de industrias. Cada uno de los temas de investigación tiene su propio presupuesto, y suele ser muy específico para una industria. Los fondos para investigación y desarrollo proporcionados a Airbus y la industria aeronáutica en virtud del Programa de Tecnología son, por tanto, específicos en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[604]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.369 Las CE consideran haber demostrado que los Estados Unidos exageraron la cuantía de la ayuda que las CE, Alemania y sus Länder Baviera, Hamburgo y Bremen, Francia, el Reino Unido y España proporcionaron a Airbus SAS en el marco de programas de investigación y tecnología. Las CE examinan las alegaciones de los Estados Unidos relativas a cada uno de los programas de investigación y tecnología impugnados y demuestran que los Estados Unidos exageraron la cuantía de la ayuda para investigación y tecnología de cuatro maneras.[605]

4.370 En primer lugar, las CE aclaran que las alegaciones de los Estados Unidos relativas a los fondos para investigación y tecnología proporcionados por Francia y en el marco de uno de los programas de investigación y tecnología españoles no están comprendidas en el mandato del Grupo Especial. Las CE afirman que en su solicitud de establecimiento de un grupo especial los

[601] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 69.
[602] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 70.
[603] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 71.
[604] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 72.
[605] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 59.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos no han identificado debidamente los fondos para investigación y tecnología francesa impugnados, y ni siquiera han mencionado el programa español pertinente.[606]

4.371 En segundo lugar, las CE demuestran que los Estados Unidos incluyen ayuda proporcionada a empresas distintas de Airbus SAS o sus filiales, a pesar de que estas últimas son los únicos productores de LCA en las CE. Las CE señalan que los Estados Unidos incluyeron en sus estimaciones los siguientes elementos: 1) otros participantes en proyectos de investigación en régimen de colaboración[607], 2) las actividades no relacionadas con Airbus de empresas dedicadas a una amplia gama de actividades[608], y 3) otros receptores distintos de Airbus SAS.[609] Las CE aducen que los Estados Unidos no explican en qué modo esa financiación se transfirió a Airbus SAS. Esto es aplicable a grandes partes de la ayuda proporcionada en el marco de los programas de investigación y tecnología de las CE (Programas Marco de las CE), Baviera, Hamburgo, Bremen, Francia y el Reino Unido.[610]

4.372 En tercer lugar, las CE afirman que los Estados Unidos incluyen ayuda que no está comprendida en el ámbito temporal de aplicación del artículo 5 del Acuerdo SMC[611], ya que se proporcionó antes de 1995.[612] Esto concierne a dos de los Programas Marco de las CE impugnados y a parte de la ayuda para investigación y tecnología proporcionada por el Gobierno Federal alemán[613], Francia, el Reino Unido y España.[614]

4.373 En cuarto lugar, las CE sostienen que los Estados Unidos incluyeron ayuda en el marco de programas de investigación y tecnología que no es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Señalan que esto es aplicable a los Programas Marco de las CE y a determinados programas de investigación y tecnología del Reino Unido y España.[615] Las CE consideran que los Estados Unidos incluyen pagos efectuados en el marco de programas de investigación y tecnología que no son específicos, ya que son extremadamente amplios, abarcan varias esferas de investigación y están abiertos a una amplia gama de sectores.[616]

4.374 Las CE concluyen que la cuantía total de la ayuda para investigación y tecnología proporcionada a Airbus SAS entre 1995 y 2005 en virtud de los programas en cuestión y comprendida en la solicitud de establecimiento de un grupo especial es *de minimis* cuando se considera a la luz del presupuesto anual de investigación, los gastos en investigación y tecnología y la cifra de ventas de Airbus SAS.[617]

4.375 Las CE aducen que los Estados Unidos exageran la ayuda para investigación y tecnología efectiva para Airbus al incluir la proporcionada a receptores distintos de Airbus SAS.[618] Las CE

---

[606] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 60.
[607] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 615-619.
[608] CE, Segunda declaración oral, párrafo 287.
[609] CE, Segunda declaración oral, párrafo 288.
[610] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 61.
[611] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 62.
[612] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 19.
[613] En relación con el apoyo del Gobierno Federal alemán, las CE aportaron información sobre las cantidades desembolsadas por Alemania a Airbus SAS a 1º de julio de 2005 y sobre las cantidades que había comprometido Alemania para dicha fecha; *véase* CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 630.
[614] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 62.
[615] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 63.
[616] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 19.
[617] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 64; *véase también* CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 19.
[618] CE, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 19.

ICC suprimida donde se indica [***]

afirman que los Estados Unidos han aumentado exageradamente de forma artificial la cuantía de la ayuda para investigación y tecnología a 3.000 millones de euros, cifra que es casi cinco veces mayor que la que corresponde a la información precisa sobre los pagos a Airbus facilitada por las CE.[619] Las CE explican que los Estados Unidos han incluido en esa cifra cantidades facilitadas no sólo al actual productor de LCA en Europa, Airbus SAS, sino también a una amplia gama de otros receptores, y han incrementado también artificialmente la cuantía de la ayuda francesa para investigación y desarrollo. Airbus SAS se benefició solamente de un nivel de ayuda *de minimis*.[620]

4.376 En su Segunda comunicación escrita, las CE sostienen que los Estados Unidos aún no han justificado las muy exageradas cifras que han presentado en relación con la ayuda para investigación y tecnología a Airbus SAS en las CE. Las CE indican que, en particular, los Estados Unidos no han demostrado en qué modo la ayuda para investigación y tecnología a empresas distintas de Airbus SAS se transfirió a Airbus SAS.[621]

4.377 En su declaración final en la segunda reunión del Grupo Especial, las CE dijeron acoger con satisfacción la declaración hecha por los Estados Unidos de que "no pretenden que el beneficio de las subvenciones a empresas distintas de Airbus haya ido a Airbus", por lo que suponen que los Estados Unidos han abandonado su alegación de existencia de ayuda para investigación y tecnología a Airbus por valor de 3.000 millones de euros.[622]

4.378 Por lo que respecta a sus Programas Marco, las CE sostienen que dichos programas no son específicos ni *de jure* ni *de facto*. Según las CE, la alegación de los Estados Unidos de que "*existen subpresupuestos específicos para el sector aeronáutico en cada uno de los Programas Marco*" es fácticamente incorrecta y no puede servir de fundamento para una constatación de especificidad *de jure*.[623] En lo tocante a la alegación de los Estados Unidos sobre la especificidad *de facto*, en el sentido de que "*dentro de cada subpresupuesto para el sector aeronáutico de los Programas Marco, Airbus es el usuario predominante de las donaciones*", las CE destacan también que la especificidad debe evaluarse con respecto al programa en su conjunto. Esto también se aplica a la valoración de la especificidad *de jure*.[624] Al nivel del programa, es evidente que las empresas aeronáuticas, y aún menos Airbus SAS, no son los usuarios predominantes de la ayuda para investigación y tecnología.[625]

4.379 Las CE sostienen además que las nuevas pruebas documentales relativas al Programa de Tecnología del Reino Unido presentadas por los Estados Unidos no indican que ese programa fuera específico en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC. De manera análoga, las CE sostienen también que el programa español PROFIT, además de no estar comprendido en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, también es claramente no específico.[626]

4.380 Por último, por lo que respecta a esos programas y a los restantes programas para investigación y tecnología de Alemania, Baviera, Hamburgo, Bremen, Francia, el Reino Unido y España, las CE exponen detalladamente por qué el nivel efectivo de ayuda para investigación y tecnología a Airbus SAS no es sino una fracción de las estimaciones exageradas de los Estados

[619] CE, Segunda declaración oral, párrafo 283.
[620] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 9.
[621] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 46.
[622] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 10.
[623] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 47.
[624] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 626.
[625] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 47.
[626] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 47.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos, y confirman que han comunicado todos los pagos a Airbus SAS efectuados en el marco de los programas para investigación y tecnología pertinentes.[627]

K. LA CUESTIÓN DE SI LAS SUBVENCIONES HAN CAUSADO EFECTOS DESFAVORABLES PARA LOS INTERESES DE LOS ESTADOS UNIDOS

1. Argumentos de los Estados Unidos

4.381 Los Estados Unidos aducen que desde hace más de 30 años, los Gobiernos de Francia, Alemania, el Reino Unido y España (los "Gobiernos participantes en Airbus") han estado proporcionando a Airbus los medios para "ganar la batalla" contra sus competidores estadounidenses en el mercado de grandes aeronaves civiles ("LCA"). Los Estados Unidos explican que lo han hecho sistemática y metódicamente, en aplicación de una "política industrial europea", para crear el mayor productor mundial de LCA. Los Estados Unidos alegan que lo han logrado. Indican que en menos de 40 años, Airbus ha pasado de un porcentaje cero de cuota de mercado a su actual posición como mayor productor mundial.[628] Los Estados Unidos afirman que los Gobiernos participantes en Airbus aplican una "política industrial europea" formal e institucionalizada por lo que respecta a Airbus. Un elemento básico de esa política ha sido el otorgamiento sistemático y coordinado de ingentes subvenciones, que Airbus ha utilizado para desarrollar una familia de LCA que apunta concretamente a sus competidores estadounidenses.[629]

4.382 Los Estados Unidos señalan que desde que Airbus entregó su primera LCA, en 1974, dos productores estadounidenses (Lockheed y McDonnell Douglas) han sido expulsados del mercado, y en 2003 Airbus desplazó a Boeing como mayor productor mundial de LCA. En 2005 la participación de Airbus en el mercado mundial había aumentado al 57 por ciento, mientras que la de Boeing disminuía al 43 por ciento -una caída de 25 puntos porcentuales en el último decenio, y 19 puntos porcentuales en los últimos cinco años-.[630] Decenas de miles de trabajadores estadounidenses han perdido sus empleos.[631] Además, las subvenciones a Airbus ponen en peligro la duración de cualquier mejora reciente de la situación competitiva de Boeing. Es más, los Gobiernos participantes en Airbus recientemente han "reafirmado su acuerdo de apoyar a Airbus".[632]

4.383 Los Estados Unidos declaran que si las pérdidas que han sufrido fueran resultado de la libre competencia, no habrían planteado esta diferencia. Los Estados Unidos valoran la competencia y reconocen el derecho de Europa a actuar en pro de sus propios intereses en el sector de las LCA de manera compatible con la OMC. Sin embargo, los Estados Unidos sostienen que sus pérdidas no son consecuencia de la libre competencia. Los Gobiernos participantes en Airbus crearon y promueven el éxito de Airbus con cantidades ingentes de subvenciones incompatibles con la OMC.[633] Los Estados Unidos aducen que la concesión de esas subvenciones a Airbus por las CE y los Gobiernos participantes en Airbus es incompatible con el artículo 5 porque, como se demuestra en sus comunicaciones, han causado no sólo daños a la rama de producción de LCA nacional de los Estados

[627] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 48.
[628] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 1.
[629] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 4.
[630] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 77. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 2.
[631] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 2.
[632] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 77. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 2.
[633] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos, en el sentido del apartado a) del artículo 5, sino también un perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos en el sentido del apartado c) del artículo 5.[634]

a) Condiciones de competencia en el mercado de LCA

4.384 Los Estados Unidos explican que Boeing y Airbus son los únicos productores de LCA que quedan en el mundo. Ambas empresas compiten entre sí por prácticamente cada venta de LCA en el mundo en una competición que en gran medida es "de suma cero" -la victoria de un productor casi siempre representa una pérdida para el otro-. La competencia entre Boeing y Airbus depende de las características de rendimiento de sus aeronaves y del precio (excluida cualquier concesión) al que ofrecen sus respectivas LCA.[635]

4.385 Los Estados Unidos aducen que Boeing y Airbus desarrollan, producen y comercializan familias de aeronaves para satisfacer la demanda de LCA que operen con eficiencia en diversas rutas. La viabilidad a largo plazo de un productor de LCA depende de la innovación constante y de la puesta en marcha periódica de proyectos de nuevas aeronaves. Sin embargo, para hacerlo, el productor tiene que asumir ingentes costos iniciales de diseño, ingeniería y ensayo a lo largo de varios años antes de que una sola aeronave pueda entregarse a un cliente. Para un fabricante de LCA las decisiones relativas a los lanzamientos de productos determinan sus ulteriores decisiones en materia de producción y precios.[636]

4.386 Los Estados Unidos observan que es evidente que las CE tienen puntos de vista diferentes acerca de la forma en que se desarrolla la competencia en el mercado de las LCA y cuáles son los aspectos de esa competencia más pertinentes al análisis del Grupo Especial. Los Estados Unidos observan asimismo que en relación con casi todos los aspectos importantes, la declaración del Sr. Christian Scherer, de Airbus, coincide con su visión de esas cuestiones y no con la de las CE.[637] El Sr. Scherer explicó la forma en que Airbus y Boeing "compiten para desarrollar nuevas y mejores aeronaves". Este nivel de la competencia entre Airbus y Boeing -la competencia para crear la familia de LCA que se ajuste mejor a las necesidades de los clientes- conforma la competencia de todos los días en relación con las ventas y los precios. Los Estados Unidos están de acuerdo con esa opinión. No obstante, el Sr. Scherer ha explicado también que hasta hace bastante poco Boeing no ha "conseguido desarrollar nuevas aeronaves". El Sr. Scherer es consciente de que en los lanzamientos de nuevos productos la posición dominante en los últimos decenios ha correspondido a Airbus y no a Boeing, y de hecho esta percepción está ampliamente difundida en el sector. Aunque el Sr. Scherer no lo dijo, resulta bastante claro que la Ayuda para emprender proyectos ha desempeñado un importante papel en esta ventaja competitiva de Airbus en el nivel más fundamental de la competencia.[638]

4.387 Los Estados Unidos observan que, de forma espontánea, el Sr. Scherer ha aclarado que tanto Airbus como Boeing tenían un incentivo para tratar de mantener tasas de producción estables en la fase descendente del ciclo comercial que comenzó en 2001. Como los Estados Unidos han puesto de manifiesto en su comunicación, Airbus lo consiguió, y Boeing no. En palabras del Sr. Scherer,

[634] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 78.
[635] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 79.
[636] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 80.
[637] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 19.
[638] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 20.

ICC suprimida donde se indica [***]

Boeing "se despeñó". Esta variación en las entregas es lo que impulsó el enorme crecimiento de la cuota de mercado de Airbus, que Airbus ha mantenido en su mayor parte.[639]

4.388 Los Estados Unidos señalan que el Sr. Scherer explica también las razones por las que, a su juicio, Airbus consiguió mantener la producción (y aumentar su cuota de mercado) en un período de caída de la demanda, en tanto que Boeing no lo consiguió. Dice haber oído a los clientes "que Boeing respondía muy lentamente a las peticiones de asistencia técnica *y de concesiones*" prestándoles, en opinión del Sr. Scherer, "menos atención de la que les habríamos prestado nosotros" y que los vendedores de Boeing eran mucho menos flexibles en las negociaciones con los clientes sobre los precios que el equipo de ventas de Airbus. En resumen, Airbus quería y podía utilizar el precio para obtener más pedidos, y Boeing no. Además, según el Sr. Scherer, esta situación sólo cambió en 2004, cuando finalmente Boeing se cansó de perder ventas en beneficio de Airbus y capituló de mala gana en relación con las concesiones con respecto a los precios. El Acuerdo SMC tiene un nombre para este fenómeno: "reducción de los precios".[640]

4.389 Los Estados Unidos observan que en este período Airbus estaba completando el lanzamiento y la entrega de los primeros A340-500/600, comenzando el lanzamiento enormemente costoso y arriesgado del A380 y preparándose para el próximo lanzamiento del A350, y que se trata del mismo período en el que Airbus aumentó sus ventas y cuota de mercado en detrimento de Boeing mediante un régimen de precios más flexible. Y, como los Estados Unidos explicaron en su declaración inicial en la segunda reunión del Grupo Especial, los datos ponen de manifiesto que, especialmente a lo largo de este período, Airbus se habría enfrentado a limitaciones financieras considerablemente mayores de no ser por la Ayuda para emprender proyectos. Los Estados Unidos se preguntan cómo se explica que Airbus fuera el productor que lanzaba todas las nuevas aeronaves, obtenía todos los nuevos clientes, aumentaba su cuota de mercado, y resultaba favorecido en más ocasiones por la competencia en materia de precios en un período en el que se enfrentaba a limitaciones financieras reales. Los Estados Unidos llegan a la conclusión de que es inconcebible que la Ayuda para emprender proyectos no contribuyera de manera fundamental a ello.[641]

4.390 Los Estados Unidos indican que, como ha señalado el Sr. Scherer, "cuando la demanda disminuye ... tiende a aumentar la competencia entre los productores para obtener más ventas sobre la base del precio". Los Estados Unidos explican que la fase descendente del ciclo que comenzó en 2001 brindó a Airbus la oportunidad de completar toda su familia de LCA, lanzar el A340-500/600, el A380 y el A350 en una rápida sucesión, y aumentar casi en 20 puntos su cuota de mercado a expensas de Boeing. En ese momento, los Estados Unidos iniciaron el presente procedimiento contra las CE y los Gobiernos participantes en Airbus por proporcionar a Airbus las subvenciones que son la causa de esta situación.[642]

4.391 De seguir a las CE, prescindiríamos de este perjuicio, como efectos desfavorables "históricos", de interés puramente teórico, centrándonos únicamente en una instantánea a corto plazo del mercado de LCA en la que el repentino aumento que ha experimentado la demanda en los últimos dos años sirve para decir que todo está bien. Pero no todo está bien. Los efectos desfavorables que se hicieron patentes en el período 2001-2005 continúan traduciéndose en la pérdida continuada de los

[639] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 21.
[640] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 22.
[641] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 23.
[642] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 24.

ICC suprimida donde se indica [***]

pedidos posteriores de clientes captados por Airbus en ese período, en el mantenimiento de precios inferiores, y en la cuota de mercado perdida y no recuperada. Además, Airbus está procediendo a lanzar una nueva aeronave -el A350- que el Sr. Scherer ha confirmado que está en condiciones de competir activamente con el 787 y el 777 en tecnología y precio. Y es absolutamente claro que, si este Grupo Especial no confirma que la Ayuda para emprender proyectos ha distorsionado de forma inadmisible el mercado de LCA en favor de Airbus y ha causado efectos desfavorables con infracción de los compromisos contraídos por las CE y los Gobiernos participantes en Airbus en el Acuerdo SMC, la Ayuda para emprender proyectos ya comprometida para el A350 aumentará y los efectos desfavorables persistirán. El actual aumento de la demanda no durará siempre. El Sr. Scherer nos ha recordado que la industria de LCA es cíclica y que la demanda puede caer de forma repentina e imprevista.[643]

4.392 Por último, los Estados Unidos señalan que el Sr. Scherer no sólo confirma la explicación básica de los Estados Unidos de la forma en que la Ayuda para emprender proyectos causó efectos desfavorables en el período 2001-2004, sino también las opiniones en las que se basan los argumentos de los Estados Unidos sobre el producto subvencionado. Según el Sr. Scherer, dos modelos de aeronave compiten entre sí si la diferencia entre el número de plazas de uno y otro se sitúa entre el 15 y el 20 por ciento. En consecuencia, el mercado de LCA constituye un mercado sin solución de continuidad, en el que todas las aeronaves compiten con las más próximas en la gama, pero en el que no hay líneas divisorias claras.[644]

b) Producto subvencionado y producto similar

4.393 Los Estados Unidos afirman que "ya en 1973 Airbus Industrie propuso el desarrollo, a lo largo del tiempo, de cinco tipos de aeronaves relacionados". Los Estados Unidos aducen que las CE y los Gobiernos participantes en Airbus han subvencionado, y Airbus ha desarrollado, una familia de aeronaves destinada a competir contra la familia de aeronaves ofrecida por Boeing. En consecuencia, la estrategia empresarial de Airbus se ha centrado acusadamente en su familia integrada. Los Estados Unidos sostienen que dado que las subvenciones se conceden a Airbus para el desarrollo de una familia de LCA, y dado que las subvenciones para el desarrollo de cada uno de los principales modelos de LCA de Airbus benefician a la producción y la comercialización de toda su familia de LCA, el "producto subvencionado" es la familia de LCA de Airbus en su conjunto.[645]

4.394 Los Estados Unidos aducen que la Ayuda para emprender proyectos beneficia a la familia Airbus en su conjunto en al menos seis formas: 1) permite a Airbus estar presente en todos los segmentos del mercado de LCA, como debe estar cualquier productor de LCA competitivo, algo que las CE reconocen; 2) las tecnologías o las instalaciones de producción desarrolladas como parte de la puesta en marcha del proyecto de un modelo de LCA de Airbus se utilizan para otros modelos; 3) Airbus utiliza elementos comunes para distintos modelos de LCA, lo que reduce el costo de explotación de muchos modelos de LCA de Airbus, como uno de los aspectos cruciales para la venta de toda la flota de LCA de Airbus a los clientes; 4) Airbus utiliza un modelo de LCA de Airbus para vender otros modelos de LCA en "conjuntos" de ventas, ya sea simultánea o consecutivamente; 5) la Ayuda para emprender proyectos reduce la deuda que Airbus contrae al construir cada modelo de LCA específico, lo que a su vez permite a Airbus proceder a lanzar el siguiente modelo mucho más fácil y rápidamente; y 6) la Ayuda para emprender proyectos proporciona a Airbus un flujo de caja adicional que le permite reducir los precios de cualquier modelo de LCA cada vez que llega a la

[643] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 25.
[644] Estados Unidos, resumen de las observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 26.
[645] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 81.

ICC suprimida donde se indica [***]

conclusión de que esa reducción de los precios es necesaria para obtener pedidos que de otro modo habrían sido para Boeing. Por tanto, cada concesión de Ayuda para emprender proyectos beneficia a toda la familia de LCA de Airbus, y tiene efectos desfavorables para toda la familia Boeing similar. Por consiguiente, el "producto subvencionado", por lo que respecta a cada una de las subvenciones y a todas ellas en su conjunto, son las LCA de Airbus.[646]

4.395 Los Estados Unidos afirman que Airbus comercializa sus productos LCA en su conjunto y destaca prominentemente las características comunes de sus distintos tipos de LCA. Los Estados Unidos observan que la comunicación de las CE reconoce que un productor de LCA no puede tener éxito produciendo un solo modelo de LCA que compita independientemente en un segmento específico del mercado de LCA. Antes bien, para tener éxito en *cualquier* segmento del mercado de LCA, un productor tiene que ofrecer una gama de productos que satisfaga las diversas necesidades de los clientes. Por consiguiente, los Gobiernos participantes en Airbus han subvencionado la gama completa de LCA de Airbus para que cada modelo específico pueda competir con éxito. En consecuencia, los "productos subvencionados" son las LCA de Airbus en su conjunto.[647]

4.396 Los Estados Unidos aducen que el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Madera blanda V* constató que la definición idéntica de "producto similar" que figura en el Acuerdo Antidumping no es pertinente en absoluto para determinar lo que podría o no incluirse en un único "producto considerado". Además, es un hecho perfectamente establecido que pueden agruparse un conjunto de productos relacionados, aunque no necesariamente similares, en un único "producto subvencionado" o "producto considerado" en el marco del Acuerdo SMC y, de forma análoga, en el marco del Acuerdo Antidumping. La decisión recientemente distribuida del Grupo Especial que ha examinado el asunto *Japón - DRAM* proporciona un ejemplo adicional a los anteriormente señalados.[648]

4.397 Los Estados Unidos observan que las CE insisten en que, como cuestión jurídica, cuando cada artículo que se beneficia de una subvención no es un "producto similar" de cada uno de los demás artículos que se benefician de ella, debe haber varios "productos subvencionados" distintos y varios "productos similares" distintos que correspondan a los primeros. Los Estados Unidos consideran que las CE confunden la definición de producto subvencionado y la de producto similar.[649] Las CE también aducen que no todos los modelos de LCA de Airbus son "similares" a todos los demás modelos de LCA de Airbus o todos los modelos de LCA de Boeing. En opinión de los Estados Unidos, las CE confunden la identificación del "producto similar" con la identificación del "producto subvencionado". Esa confusión es particularmente evidente en el análisis que las CE hacen del informe del Grupo Especial sobre el asunto *Indonesia - Automóviles*, en el que la identidad del producto subvencionado no se discutía. De hecho, el razonamiento del Grupo Especial encargado del asunto *Indonesia - Automóviles*, en el que el "producto similar" se define de manera restringida con respecto al "producto subvencionado", respaldaría la aplicación de un criterio *más amplio* a la definición del "producto subvencionado".[650]

4.398 Los Estados Unidos afirman que las CE aducen que el Grupo Especial *debe* definir los productos subvencionados basándose en si los diversos artículos se ajustan al criterio de "producto similar" o compiten directamente entre sí, y específicamente no con referencia a la forma en que los Estados Unidos han demostrado que esas subvenciones concretas han otorgado beneficios a la producción y ventas de Airbus. Pero no puede pasarse por alto que las subvenciones en litigio en la

[646] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 86.
[647] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25.
[648] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 18.
[649] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 18.
[650] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 87.

ICC suprimida donde se indica [***]

presente diferencia se han concedido para facilitar el desarrollo de toda la familia de LCA de Airbus. Los Estados Unidos creen que evaluar el efecto de la subvención dividiendo el objeto de la subvención -la familia de LCA de Airbus- en varios productos distintos no es una forma de proceder "razonable y coherente".[651] Los Estados Unidos aducen que "no hay líneas divisorias claras entre las cinco categorías propuestas por las CE".[652] Los Estados Unidos aducen que aun en el caso de que fuera útil o razonable dividir el mercado de LCA en varios submercados, las pruebas no respaldan la división propuesta por las CE. Los Estados Unidos observan que "en sus propios documentos, la misma Airbus no sigue la segmentación en cinco mercados concreta que las CE defienden aquí".[653] E incluso si el Grupo Especial encontrara alguna ventaja en la segmentación del mercado propugnada por las CE, la afirmación de estas últimas de que ningún modelo Airbus compite con el Boeing 747 es manifiestamente errónea.[654]

4.399 Los Estados Unidos aducen que al igual que el "producto subvencionado" en esta diferencia es la familia de LCA de Airbus, el "producto similar" producido en los Estados Unidos es la familia de LCA de Boeing. Sin embargo, las familias de LCA de Boeing y Airbus tienen "características muy parecidas", en el sentido de la nota 46 del Acuerdo SMC. Esto no es sorprendente, dado que Airbus ha desarrollado deliberadamente su familia de LCA para competir directamente con la familia de LCA de Boeing.[655]

c) Período de referencia

4.400 Los Estados Unidos consideran que la atención especial que las CE prestan a la evolución del mercado tras el establecimiento del Grupo Especial es jurídica y fácticamente injustificada. Los Estados Unidos sostienen que han demostrado la validez de la alegación formulada en su solicitud de establecimiento de este Grupo Especial de que las subvenciones impugnadas han causado efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. Los Estados Unidos consideran que las CE han optado por no rechazar esta demostración. En lugar de ello, sostienen que lo único que el Grupo Especial ha de determinar es si los efectos desfavorables a que se hace referencia en la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por los Estados Unidos han dejado de existir. La mayoría de las tendencias que demuestran la existencia de efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos a lo largo del período 2001-2005 han persistido, sin moderarse, durante 2006 y, en la medida en que se dispone de datos, en 2007. Cuando las tendencias muestran pequeñas mejoras en 2006 en comparación con 2005, esas mejoras se deben en gran medida a factores temporales como las demoras en 2006 de la producción del A380 y el diseño del A350, y no a la eliminación de los efectos de las subvenciones. En cualquier caso, la atención excesiva que las CE prestan a los datos correspondientes a 2006 demuestra que no pueden negar que en el período transcurrido hasta 2005, inclusive, existieron efectos desfavorables; desde luego, las CE no se han esforzado en negarlo.[656] Los Estados Unidos consideran que las CE desean además que el Grupo Especial crea que las subvenciones que han concedido a Airbus no están causando efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos, porque Boeing aún sobrevive. Sin embargo, el hecho de que Boeing sobreviva no es pertinente por lo que respecta a los efectos desfavorables. Lo pertinente, entre otras cosas, es que Boeing ha sido víctima de una pérdida de 20 puntos de cuota de mercado y de una contracción de los precios como consecuencia de las subvenciones a Airbus.[657]

[651] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 19.
[652] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 650.
[653] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 651.
[654] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 88.
[655] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 82.
[656] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 91.
[657] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.401 Los Estados Unidos consideran que el argumento de las CE también es jurídicamente incorrecto. Los Estados Unidos observan que en el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, las CE pidieron al Grupo Especial que declinara pronunciarse sobre una medida impugnada basándose en que dicha medida supuestamente había dejado de existir tras su establecimiento. El Grupo Especial se negó, constatando: 1) que estaba facultado para formular constataciones sobre la compatibilidad con la OMC de la medida aunque ésta hubiera dejado de existir con posterioridad a su establecimiento, 2) que esas constataciones contribuirían a "lograr una solución positiva" de la diferencia, y 3) que no era necesario que formulara constataciones sobre si la medida seguía existiendo a fin de hacer la recomendación requerida por el párrafo 1 del artículo 19 del ESD. El razonamiento de ese Grupo Especial es igualmente aplicable en la presente diferencia.[658]

4.402 Los Estados Unidos consideran injustificada la opinión de las CE de que las *alegaciones* de los Estados Unidos de que las medidas impugnadas en esta diferencia han incumplido las obligaciones que corresponden a las CE en virtud de los apartados a) y c) del artículo 5 del Acuerdo SMC tienen que evaluarse "en el momento en que un grupo especial adopta su decisión", y no en el momento en que un grupo especial se establece. Por el contrario, el mandato del Grupo Especial lo obliga a examinar "el *asunto* sometido al OSD por los Estados Unidos" en la solicitud de establecimiento de un grupo especial que éstos formularon en 2005. El "asunto" incluye las "alegaciones" que figuran en la solicitud de establecimiento. Por consiguiente, el Grupo Especial debe examinar la alegación de los Estados Unidos de que las subvenciones estaban causando efectos desfavorables en 2005. Cualquier afirmación por las CE de que el daño importante dejó de existir tras el establecimiento del Grupo Especial deberá examinarse en la etapa del cumplimiento.[659]

4.403 Además, los Estados Unidos observan que las CE sostienen que el punto de partida adecuado para el análisis de los efectos desfavorables por el Grupo Especial es 2004, no 2001. Los Estados Unidos señalan que el período 2001-2003 no fue aberrante, como alegan las CE; por el contrario, lo que representa una anomalía histórica es el aumento de la demanda de LCA en 2005 y 2006. Además, si las CE tuvieran razón cuando alegan que los cambios en la cuota de mercado sobrevenidos de 2001 a 2003 se debieron a fenómenos temporales no relacionados con las subvenciones, cabría esperar que las participaciones en el mercado relativas de Boeing y Airbus hubieran vuelto a sus niveles "normales" tras la recuperación del mercado en 2004. Sin embargo, esto no ha sucedido.[660]

4.404 De hecho, la rama de producción y el mercado de LCA operan con horizontes temporales inhabitualmente largos. Hacen falta varios años para desarrollar una nueva aeronave y ponerla en el mercado. De manera análoga, las ventas de LCA normalmente son para entregas a lo largo de varios años, con opciones de compra de nuevas aeronaves a lo largo de un marco temporal que es aún más largo. Las subvenciones en litigio son préstamos a largo plazo destinados a financiar la puesta en marcha de proyectos de LCA que se producen y venden a lo largo de decenios; por consiguiente, cualquier medición de sus efectos debe tener en cuenta que operan a largo plazo.[661]

4.405 Los Estados Unidos observan que, en su informe sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, "el Órgano de Apelación razonó que cuando se ha constatado que las subvenciones aíslan a los productores de las indicaciones del mercado durante un período prolongado, las tendencias de la cuota de mercado y los precios en el período más reciente no son concluyentes en cuanto a la cuestión de si existe un perjuicio grave actual".[662] Según los Estados

[658] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 92.
[659] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 29.
[660] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 89.
[661] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 90.
[662] Estados Unidos, observaciones formuladas con respecto al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* (1° de julio de 2007), párrafo 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos, "este razonamiento se aplicaría aún con más razón en la presente diferencia, en la que el efecto de la subvención es facilitar las decisiones de Airbus de emprender proyectos que, por su propia naturaleza, tienen efectos a aún más largo plazo en la producción y fijación de precios de Airbus en el mercado de LCA de los que podrían tener las subvenciones a un producto agropecuario con un ciclo de crecimiento de un solo año".[663] "Por consiguiente, de conformidad con el enfoque del Órgano de Apelación, el Grupo Especial está facultado para examinar todos los hechos, especialmente la naturaleza de las subvenciones y el mercado de que se trate, al determinar si las subvenciones de las CE y de los Gobiernos participantes en Airbus han causado efectos desfavorables. Más concretamente, la aplicación del razonamiento del Órgano de Apelación llevaría al Grupo Especial a rechazar los esfuerzos de las CE por limitar artificialmente el centro de atención del Grupo Especial a las tendencias del período 2004-2006, sin hacer referencia a lo ocurrido antes de 2004 ni a los particulares efectos de creación de oferta de estas subvenciones."[664]

d) Daño en el sentido del apartado a) del artículo 5

4.406 Los Estados Unidos afirman que desde 2001, Airbus ha aumentado significativamente su participación en el mercado de LCA en relación con la demanda estadounidense total. Airbus aumentó su participación en las entregas de LCA en los Estados Unidos del 30 por ciento en 2001 al 48 por ciento en 2005. Medida en valor (a precios de catálogo), la participación de Airbus en el mercado estadounidense aumentó del 28 por ciento en 2001 al 53 por ciento en 2005, es decir, en 25 puntos porcentuales en ese período. Se mida como se mida, ese aumento del volumen relativo de las importaciones de LCA es significativo, incluso si se tiene en cuenta la disminución global de la demanda en los Estados Unidos durante el período. Si Boeing, por ejemplo, simplemente hubiera podido mantener su participación de 2001, en valor, en el mercado de LCA en los Estados Unidos, sus ventas de LCA en los Estados Unidos habrían sido en 2005 un 54 por ciento mayores de lo que fueron.[665]

4.407 Los Estados Unidos observan que una parte significativa de las LCA de Airbus suministradas en el mercado estadounidense en el período 2001-2005 se vendió a clientes nuevos para Airbus, con inclusión tanto de nuevas aerolíneas como de anteriores clientes de Boeing. En todos estos casos, Boeing fue un fuerte competidor para el pedido inicial. Aunque los Estados Unidos no saben cuál fue el precio efectivo que cada aerolínea pagó a Airbus, dado que determinadas concesiones formaron parte de la venta, información públicamente disponible indica que la subvaloración de los precios por Airbus desempeñó un papel crucial para atraer a esos clientes. Boeing también perdió las campañas más significativas que se desarrollaron en el mercado estadounidense durante ese período debido a la subvaloración de los precios por Airbus.[666]

4.408 Los Estados Unidos aducen que las presiones sobre los precios que caracterizaron esas campañas han tenido una repercusión directa y mensurable en los precios que Boeing ha podido obtener para ese tipo de ventas en el mercado estadounidense. Los datos sobre precios indizados correspondientes a 2001-2005 proporcionados por Boeing como información comercial confidencial ("ICC") demuestran que el precio medio de los B737 disminuyó durante ese período. Además, aunque el precio de cada LCA se acuerda por contrato en el momento de hacerse un pedido en firme, Boeing tuvo que reducir los precios de aeronaves no entregadas para determinados clientes

[663] Estados Unidos, observaciones formuladas con respecto al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* (1° de julio de 2007), párrafo 7.

[664] Estados Unidos, observaciones formuladas con respecto al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* (1° de julio de 2007), párrafo 8.

[665] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 83. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 98.

[666] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 84.

ICC suprimida donde se indica [***]

importantes como consecuencia de la tendencia descendente de los precios en el mercado ocasionada por la presión de Airbus. Las tendencias de los precios de las ventas de B747 y B777 en el mercado estadounidense fueron similares. Los Estados Unidos señalan que normalmente cabría esperar que de no haberse contenido la subida de los precios los productores generalmente habrían podido, a lo largo del tiempo, aumentar sus precios en proporción a los aumentos de sus costos. Tanto Airbus como Boeing normalmente incluyen en sus contratos de venta cláusulas de aumento de los precios para reflejar aumentos en los costos desde el año del pedido hasta el año de la entrega. Sin embargo, Boeing no ha podido mantener los precios de sus LCA en los Estados Unidos en línea con los aumentos de los costos.[667]

4.409 En opinión de los Estados Unidos, estos datos demuestran que Boeing ha sido víctima de una reducción de los precios (disminución efectiva de los precios) y de una contención de la subida de los precios (aumentos de los precios inferiores a los que cabría prever) en sus ventas de LCA en los Estados Unidos. Dadas las pruebas sobre la fijación agresiva de los precios de Airbus en las campañas de venta en los Estados Unidos, la reducción de los precios y la contención de su subida son atribuibles a las importaciones subvencionadas.[668]

4.410 Los Estados Unidos señalan que los datos sobre los factores enumerados en el párrafo 4 del artículo 15 del Acuerdo SMC proporcionados por Boeing revelan un acusado empeoramiento de los resultados financieros del negocio de LCA de Boeing a lo largo de los últimos cinco años. Ese empeoramiento ha tenido lugar a pesar de las grandes reducciones de los costos y del aumento constante de la productividad.[669]

4.411 Los Estados Unidos afirman que el aumento de la participación de Airbus en el mercado estadounidense se ha producido a expensas de Boeing, lo que vincula las importaciones subvencionadas a los efectos desfavorables significativos que demuestran las cifras sobre producción y ventas de LCA de Boeing. Además, la disminución de los precios de Boeing está en relación con los precios de las importaciones subvencionadas de Airbus. El deterioro de otros indicadores pertinentes de la solidez económica de las operaciones de LCA de Boeing es consecuencia directa de esa pérdida de cuota de mercado y de la pérdida de ingresos. Cualquier daño resultante de la disminución de la demanda total -un factor que afectó tanto a Airbus como a Boeing- puede distinguirse del daño resultante de la pérdida de cuota de mercado en favor de Airbus. Como ha reconocido Airbus, "para nuestro competidor, los efectos de la pérdida de cuota de mercado y los de la contracción del mercado son acumulativos". Según los Estados Unidos, ningún otro factor ha causado el daño importante que ha sufrido Boeing.[670]

4.412 Los Estados Unidos observan que la definición del daño importante incluye la amenaza de daño importante. Las pruebas demuestran también que la amenaza de daño importante es "claramente prevista e inminente".[671]

4.413 Los Estados Unidos aducen que la mejora de los resultados financieros de Boeing en 2006 no menoscaba la alegación de daño importante formulada por los Estados Unidos. En 2006 Airbus no pudo comercializar efectivamente su A380 (debido a problemas de producción) ni su A350 (que tuvo que rediseñarse). Lo que 2006 demuestra es en qué modo la ausencia de una nueva aeronave Airbus subvencionada y agresivamente comercializada mejora las perspectivas de la rama de producción de LCA estadounidense, y, en contraste, cuán significativos han sido los efectos desfavorables de la

[667] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 85.
[668] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 86.
[669] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 87.
[670] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 88.
[671] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 89.

ICC suprimida donde se indica [***]

Ayuda para emprender proyectos y las demás subvenciones a Airbus. Sin embargo, es de prever que Airbus superará los problemas técnicos de la producción del A380, y el A350, con especificaciones técnicas plenamente revisadas, estará de nuevo en el mercado en un futuro muy próximo. Si se sigue permitiendo conceder Ayuda para emprender proyectos, se seguirán produciendo los efectos desfavorables observados en los últimos años.[672]

4.414 Los Estados Unidos observan que las CE presentan un extenso análisis de la mejora de la situación financiera de Boeing en 2006 (olvidándose de mencionar que también Airbus tuvo resultados e hizo entregas sin precedentes ese mismo año) y aducen que, con independencia de lo que pudiera haber ocurrido en el pasado, no puede decirse que actualmente Boeing está sufriendo daños importantes. Sin embargo, lo que hay que determinar por lo que respecta a una alegación de existencia de efectos desfavorables con arreglo al ESD y al Acuerdo SMC es si las CE, cuando se estableció el Grupo Especial, estaban incumpliendo las obligaciones que les corresponden en virtud del apartado a) del artículo 5. Además, la mejora de la situación financiera de Boeing tiene que situarse en el contexto de una demanda inhabitualmente elevada en 2005 y 2006 en esta rama de producción cíclica. De hecho, lo sucedido en 2006 demuestra cuán significativamente la falta de una competencia subvencionada mejora la situación de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos.[673]

e) Perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos

4.415 Los Estados Unidos sostienen que los efectos desfavorables de las subvenciones incluyen también un "perjuicio grave a los intereses de otro Miembro" en el sentido del apartado c) del artículo 5. El párrafo 3 del artículo 6, por su parte, estipula que puede haber perjuicio grave en cualquier caso en que se demuestre la existencia de uno o varios efectos específicos de la subvención en el mercado. Según los Estados Unidos, algunos de los efectos de las subvenciones descritos en el párrafo 3 del artículo 6 son aplicables en esta diferencia.[674]

i) Las LCA de Airbus subvencionadas han desplazado u obstaculizado las importaciones de LCA producidas en los Estados Unidos en el mercado de las CE

4.416 Los Estados Unidos señalan que de 2001 a 2005, Airbus aumentó su participación en el mercado de LCA de las CE, en volumen, en 9 puntos porcentuales[675], aumento que mantuvo íntegramente en 2006.[676] En valor, Airbus aumentó su participación en 12 puntos porcentuales a lo largo de ese mismo período. El aumento de la participación en el mercado de Airbus -y la correspondiente disminución de la participación de Boeing- demuestra que las LCA de Airbus han desplazado a las LCA de Boeing en el mercado de las CE.[677] Según los Estados Unidos, una parte significativa del cambio en la participación en el mercado de las CE es atribuible a dos campañas concretas: easyJet y Air Berlin. Ambas aerolíneas eran clientes de Boeing que deseaban ampliar sus flotas, la competencia era directa entre Boeing y Airbus, y las ganancias de Airbus eran pérdidas para Boeing (y desplazamientos significativos de Boeing). Otras campañas en que hubo pérdida de ventas han dado lugar a un desplazamiento adicional de las LCA de Boeing en el mercado de las CE.[678]

[672] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 30.
[673] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 98.
[674] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 90.
[675] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 91.
[676] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 94.
[677] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 91.
[678] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 92.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.417 Los Estados Unidos consideran que las CE no han respondido al argumento de los Estados Unidos; en lugar de ello, segmentan y dividen los datos de manera que magnifican las fluctuaciones aleatorias y obscurecen las tendencias. A juicio de los Estados Unidos, los datos hablan por sí mismos: en las CE se está importando un número significativamente menor de LCA de Boeing que hace unos pocos años.[679]

4.418 Según señalan los Estados Unidos, las CE sostienen que el Grupo Especial debe evaluar las alegaciones de desplazamiento y obstaculización formuladas por los Estados Unidos al amparo de los párrafos 3 a) y 3 b) del artículo 6 examinando la participación en el mercado de los *pedidos*, no de las *entregas* efectivas de aeronaves. Sin embargo, el texto del párrafo 3 a) del artículo 6 alude al desplazamiento o la obstaculización de las "importaciones" y "exportaciones" de un producto similar de un Miembro. El sentido corriente de los términos "importaciones" y "exportaciones" incluye *cosas* o *artículos* reales que atraviesan fronteras internacionales, es decir, entregas.[680] Según los Estados Unidos, las CE incurren en error cuando se centran en los pedidos en lugar de las entregas: los Estados Unidos señalan que las CE convienen en que el sentido corriente de los términos "importaciones", en el párrafo 3 a) del artículo 6, y "exportaciones", en el párrafo 3 b) del artículo 6, conllevan "la noción de movimiento de mercancías". En cuanto que contratos para el "movimiento de mercancías" en el futuro, los pedidos son ciertamente pertinentes para un análisis de las probables tendencias *futuras* del mercado de LCA, pero son las entregas efectivas las que denotan el "movimiento de mercancías" que efectivamente ha tenido lugar y está teniendo lugar ahora. Además, un análisis centrado exclusivamente en datos correspondientes a los *pedidos* lleva a conclusiones fácticamente inexactas, sobre todo en los mercados de terceros países donde el número de transacciones es relativamente pequeño. Esto puede observarse, por ejemplo, en un examen del mercado de LCA en México.[681]

ii) Las LCA de Airbus subvencionadas han desplazado u obstaculizado las exportaciones de LCA producidas en los Estados Unidos a mercados de terceros países

4.419 Los Estados Unidos señalan que de 2001 a 2005, Airbus ha aumentado su participación en mercados distintos del estadounidense y el de las CE en 20 puntos porcentuales (en volumen) o en 19 puntos porcentuales (en valor). En los dos mayores mercados de terceros países en el período 2001-2005, Airbus ganó 24 puntos porcentuales de cuota de mercado a expensas de Boeing en China, y 18 puntos porcentuales en Australia. Entre otros mercados significativos en los que Airbus aumentó de manera importante su cuota de mercado cabe destacar Singapur, Corea, el Brasil, el Taipei Chino (Territorio Aduanero Distinto de Taiwán, Penghu, Kimmen y Matsu), México y la India. Grandes pedidos recientes en mercados de terceros países, sobre todo en la India, amenazan con desplazar aún más las exportaciones de Boeing a esos mercados durante años.[682]

4.420 Boeing sólo recuperó 5 puntos porcentuales de su participación en esos mercados en 2006, y sigue estando muy por debajo de su participación en 2001 y 2002. Los mercados distintos del de las CE y los Estados Unidos han crecido sustancialmente a lo largo del período 2001-2005, y han seguido creciendo en 2006. Las entregas totales de Boeing y Airbus han aumentado cada año (salvo una caída muy pequeña de 2003 a 2004). Por tanto, el cambio en la participación en los mercados de terceros países es en gran medida consecuencia de que Airbus ha capturado una parte del aumento de la demanda mayor que la capturada por Boeing. En la mayoría de los mercados de terceros países

[679] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 94.
[680] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 27.
[681] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 93.
[682] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 93.

ICC suprimida donde se indica [***]

identificados específicamente en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, la pérdida de cuota de mercado de Boeing ante Airbus persistió en 2006.[683]

iii) Las LCA de Airbus subvencionadas han subvalorado los precios y han dado lugar a una pérdida de ventas de LCA de Boeing

4.421 Los Estados Unidos aducen que desde finales del decenio de 1990 hasta como mínimo 2005, Airbus ganó una serie de campañas para importantes transportistas de bajo costo en los Estados Unidos, Europa y Asia. Pruebas de dominio público y confidenciales demuestran que la fijación agresiva de los precios por Airbus fue el principal factor por el que Airbus venció y Boeing perdió en esas campañas cruciales.[684] Airbus ha conseguido aumentar su cuota de mercado mediante una estrategia de lanzamiento agresivo de productos y fijación agresiva de precios en campañas estratégicas cruciales. En muchos casos, Airbus ha conseguido captar clientes clave de Boeing. Incluso cuando Boeing ha podido conservar clientes, el aumento de la competencia de Airbus basada en el precio ha dado lugar a una reducción de los precios en el mercado y, en consecuencia, ha reducido los ingresos. Las pruebas de dominio público, que en gran medida se ven confirmadas por las pruebas confidenciales proporcionadas por las CE, demuestran que fue Airbus, no Boeing, quien tomó la iniciativa en la reducción de los precios en los últimos años.[685]

4.422 Según los Estados Unidos, en esta rama de producción es bien sabido que Airbus subvalora los precios para aumentar su participación en el mercado de LCA. Los Estados Unidos señalan que Airbus reconoce que el mantenimiento de la participación en el mercado prevista es más importante para la empresa que la rentabilidad, ya que afirma que "un 1 por ciento de rentabilidad es más importante que un 1 por ciento de participación en el mercado, siempre que ésta se mantenga en un promedio del 50 por ciento".[686]

4.423 Los Estados Unidos sostienen que la información disponible permite identificar una serie de campañas de venta significativas en las que en el mercado de aeronaves nuevas un cliente invitó a Boeing y Airbus a ofertar en competencia, escogió la LCA de Airbus con preferencia a una LCA de Boeing de iguales características, y lo hizo debido al precio de Airbus. Empleados de easyJet, por ejemplo, comentaron que "a todos nos sorprendió observar hasta qué punto Airbus era agresiva en la ronda final de ofertas selladas". Los datos públicos de easyJet indican un precio de compra de 19,36 millones de dólares por aeronave en dólares de los Estados Unidos de 2001, lo que representa un descuento del 56 por ciento sobre el precio de catálogo de 44 millones de dólares. Teniendo en cuenta los servicios y garantías adicionales que proporcionaría Airbus, easyJet concluyó que "la oferta recibida de Airbus ... era significativamente más favorable que la recibida de Boeing". Entre otras importantes campañas identificables en que hubo perdida de ventas cabe mencionar las de Air Berlin/NIKI, AirAsia, Iberia, South African Airways, Thai Airways International, Singapore Airlines, Emirates Airlines, Qantas y Czech Airlines.[687]

4.424 Los Estados Unidos afirman que, de hecho, los precios de las aeronaves A380 vendidas por Airbus en competencia con Boeing eran tan bajos que la repercusión de las recientemente anunciadas demoras en la entrega ha convertido esos contratos en contratos con pérdidas. EADS ha anunciado públicamente que los "contratos con pérdidas para el A380" reducirían en 600 millones de euros sus

[683] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 95.
[684] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 96.
[685] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 28.
[686] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 94. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 98.
[687] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 95.

ICC suprimida donde se indica [***]

ingresos antes de impuestos de 2006.[688] Las aerolíneas que encargaron el A380 habrían de otro modo ampliado sus flotas con LCA de Boeing.[689]

4.425 Por lo que respecta a las ventas del A340-500/600, los Estados Unidos señalan que las CE aducen que Airbus disponía del avión adecuado en el momento adecuado, y Boeing no. Sin embargo, una vez más, esto supone reconocer la relación causal; a falta de la Ayuda para emprender proyectos, Airbus no habría estado en condiciones de ofrecer lo que alega constituye el avión adecuado en el momento adecuado. Según los Estados Unidos, las pruebas, por tanto, confirman que el número significativo de ventas perdidas identificado por los Estados Unidos se perdió principalmente debido a las subvenciones.[690]

4.426 Los Estados Unidos sostienen que cuando las pruebas demuestran -como en este caso- no sólo que Airbus ha obtenido a expensas de Boeing muchas ventas importantes, algunas de ellas por valor de miles de millones de dólares, sino también que lo ha hecho principalmente ofreciendo un precio inferior al de Boeing, esas pruebas revelan no sólo una "pérdida de ventas ... significativa", sino también la existencia de una "subvaloración significativa de los precios" en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6. Durante una campaña de ventas, cada cliente revisa detallada y concienzudamente cada condición contractual, incluido el valor de las ofertas de concesiones supeditadas a circunstancias futuras (como las garantías del valor residual). Cuando las pruebas demuestran que en una transacción de LCA específica un cliente concluye que Airbus, en igualdad de las demás condiciones, ofreció un precio más bajo que Boeing, ello constituye *prima facie* una prueba de subvaloración de los precios en el sentido del párrafo 5 del artículo 6 y, en consecuencia, del párrafo 3 c) del artículo 6.[691]

4.427 Los Estados Unidos hacen referencia a la afirmación de las CE de que muchas ventas de LCA no implican "competencia" entre Airbus y Boeing, y que allí donde las ventas no son "competitivas" no hay posibilidades de que las subvenciones causen efectos desfavorables. Según los Estados Unidos, la definición de las CE de una venta "competitiva" excluye muchas ventas en las que la competencia en materia de precios entre Airbus y Boeing es sumamente pertinente. Los Estados Unidos señalan que un cliente puede no abrir un proceso formal de presentación de ofertas, pero sólo se abstendrá de hacerlo si cree que está obteniendo un precio de mercado. Si un cliente cree que la competencia reducirá el precio, no dejará de suscitarla.[692]

4.428 Los Estados Unidos refutan además la interpretación que hacen las CE de "la expresión 'producto similar no subvencionado' utilizada en los párrafos 4 y 5 del artículo 6, según la cual dicha expresión significa que, si el producto similar del Miembro reclamante se beneficia de una subvención específica *cualquiera* -por pequeña o indirecta que sea-, ese Miembro no puede demostrar que el efecto de la subvención de otro Miembro -por grande o directa que sea- ha desplazado u obstaculizado sus exportaciones a un tercer país de conformidad con el párrafo 3 b) del artículo 6 o ha causado una subvaloración significativa de los precios de conformidad con el párrafo 3 c) del artículo 6".[693] Según los Estados Unidos, "no hay nada en los párrafos 3, 4 ó 5 del artículo 6 que sugiera que el propósito de esas disposiciones es abordar subvenciones *diferentes* de las subvenciones impugnadas,

[688] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 96.
[689] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 96.
[690] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 96.
[691] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 97.
[692] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 84. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la declaración final en la primera reunión, párrafo 5.
[693] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafo 225.

ICC suprimida donde se indica [***]

independientemente de que esas otras subvenciones las otorgue el Miembro demandado, el Miembro reclamante u otros Miembros".[694]

iv) Boeing ha sido víctima de una contención de la subida de los precios y de una reducción de los precios en sus ventas de LCA en el mercado mundial

4.429 Los Estados Unidos aducen que en el contexto del presente caso, el mercado pertinente para medir los efectos sobre los precios de las subvenciones a Airbus es el mercado mundial. Boeing proporcionó como ICC los precios anuales indizados de todos los pedidos efectivos de las LCA B737, B767, B747 y B777 de Boeing en todo el mundo en el período 2001-2005. Esas cifras revelan tendencias negativas de los precios de Boeing para cada tipo de aeronave a lo largo del período. Los ajustes de precios posteriores al pedido demuestran, a su vez, los efectos de reducción de los precios de las prácticas de Airbus en materia de fijación de precios. Las LCA de Airbus eran la única competencia, y Airbus subvaloró los precios agresivamente y de manera generalizada durante el período. Por tanto, las pruebas demuestran que se produjo una reducción de los precios y una contención de su subida significativas en el mercado mundial de LCA.[695]

4.430 Los Estados Unidos sostienen que en el período 2001-2005 los precios de las LCA de Boeing en el mercado mundial disminuyeron o no pudieron aumentar paralelamente al aumento de los costos. A pesar de dos años de una demanda sin precedentes de LCA, los precios de los modelos Boeing 737, 747 y 767 siguieron reduciéndose sustancialmente en 2006. Los Estados Unidos aducen que la fijación agresiva de precios por Airbus ha alterado las expectativas en materia de precios de los clientes en el mercado y sigue impidiendo que los precios aumenten. Las tendencias de los precios del 777 fueron algo distintas tanto en 2001-2005 como en 2006. Los Estados Unidos sostienen que el hecho de que los efectos de contención de la subida o reducción de los precios se debiliten primero -y hasta la fecha únicamente- cuando la oferta de productos Airbus ha resultado ser la menos ventajosa y en un momento en que la capacidad de Airbus para aprovechar sus subvenciones a fin de reducir los precios para compensar la diferencia ha llegado a sus límites confirma la afirmación estadounidense de que la contención de la subida y la reducción de los precios son efectos de las subvenciones.[696]

v) Las subvenciones causan esos efectos desfavorables en el mercado

4.431 Los Estados Unidos consideran que, en lo tocante a los efectos desfavorables, lo primero que hay que preguntarse es en qué modo funcionan las subvenciones. ¿Cómo afectan al mercado y a la manera en que Airbus actúa en el mercado? Los Estados Unidos dicen haber demostrado que la subvención distorsiona el mercado sobre todo en dos formas. Permite a Airbus el lanzamiento de aeronaves que sin subvenciones no podría haber lanzado a la escala y al ritmo que ha hecho. Además, su repercusión en los costos y el flujo de caja de Airbus le permite fijar agresivamente los precios para ganar cuota de mercado, todo ello mientras mantiene su ritmo de desarrollo de productos.[697]

4.432 Los Estados Unidos señalan que las CE no discuten realmente la primera observación. Además, en gran medida evitan responder a la segunda con sus argumentos sobre el producto subvencionado. Al decidir por anticipado que hay cinco mercados de productos separados, las CE deciden por anticipado que, por ejemplo, la Ayuda para emprender proyectos proporcionada para

[694] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafo 226.
[695] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 98.
[696] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 97.
[697] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 26.

ICC suprimida donde se indica [***]

el A320 sólo puede afectar a las ventas del A320. Sin embargo, esto no aclara en qué modo funciona una subvención; antes bien, la posición de las CE lleva precisamente a formularse esa pregunta.[698]

4.433 Esto nos lleva a la segunda etapa del análisis: ¿cuál es el producto que se beneficia de la subvención? Dada la manera en que una subvención funciona, el análisis debe centrarse en el efecto de las subvenciones sobre todas las LCA en su conjunto. Los Estados Unidos señalan que las CE dicen que es necesario tener en cuenta las diferencias entre los diversos modelos de LCA. Los Estados Unidos están de acuerdo. En lo que discrepan de las CE es en la manera en que tienen en cuenta esas diferencias. Según los Estados Unidos, el enfoque adoptado por las CE es erróneo, porque obligaría al Grupo Especial a hacer caso omiso de la manera en que la subvención realmente funciona.[699]

4.434 Tras identificar tanto la manera en que las subvenciones funcionan como el producto subvencionado, la tercera y última etapa del análisis consiste en determinar si los efectos desfavorables -los diversos tipos de perjuicio grave y el daño importante- son consecuencia de las subvenciones. Por lo que respecta al desplazamiento y la obstaculización, la subvención afecta a lo que Airbus vende, por lo que indudablemente tiene efectos en la cuota de mercado. Por lo que respecta a las pérdidas de ventas, la subvaloración de los precios y la contención de la subida y la reducción de los precios, los efectos de la subvención son claramente de magnitud suficiente, y el mercado es suficientemente competitivo, para que la repercusión en Boeing haya sido significativa.[700]

4.435 Según los Estados Unidos, los hechos fundamentales que demuestran la existencia de efectos desfavorables no pueden ponerse seriamente en duda. En primer lugar, Airbus aumentó su participación en el mercado mundial de grandes aeronaves civiles del 39 por ciento en 2001 al 57 por ciento en 2005, y en 2006 y, de acuerdo con los datos disponibles, 2007 ha retenido la mayor parte de ese aumento.[701] Las entregas de Airbus en 2006 superaron el récord establecido por la empresa en 2005, y en 2006 Airbus construyó y entregó más LCA que Boeing por cuarto año consecutivo.[702] En segundo lugar, Boeing perdió un volumen significativo de ventas en beneficio de Airbus durante ese período, generalmente como resultado de una subvaloración demostrable de los precios por parte de Airbus. En tercer lugar, los precios que Boeing ha podido percibir por las grandes aeronaves civiles que vendió durante ese período han bajado, o no han subido al ritmo de la inflación, y en gran parte no se han recuperado hasta el presente.[703]

4.436 Los Estados Unidos señalan que ninguno de esos hechos, en sí mismos, ha sido cuestionado. Además, señalan que las CE admiten que los lanzamientos del A300, el A310, el A320, el A330 y el A340 -es decir los modelos básicos de cada LCA que Airbus ha entregado alguna vez a un cliente antes de octubre de 2007- no se habrían producido, o al menos no se habrían producido en el momento y en la forma en que se produjeron, si los Gobiernos participantes en Airbus no hubieran proporcionado la Ayuda para emprender proyectos u otras subvenciones.[704]

---

[698] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 27.
[699] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 28.
[700] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 29.
[701] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 16. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 26.
[702] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 26.
[703] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 16. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 26.
[704] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 16. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 26.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.437 Los Estados Unidos aducen que aunque la Ayuda para emprender proyectos ha sido el instrumento principal utilizado por las CE y los Gobiernos participantes en Airbus para subvencionar a la familia de LCA de Airbus, las demás subvenciones también desplazan los costos de desarrollo de las LCA a los gobiernos, como parte de la misma estrategia general.[705] Los Estados Unidos afirman que determinadas subvenciones distintas de la Ayuda para emprender proyectos, cuando se conceden en combinación con ésta última, contribuyen a ampliar y reforzar los efectos de distorsión del mercado de la Ayuda para emprender proyectos. En la medida en que esas subvenciones a Airbus tienen efectos que son complementarios a los de la Ayuda para emprender proyectos, esos efectos tienen que examinarse junto con esa Ayuda.[706] Dado que el volumen y los efectos sobre los precios de las diversas subvenciones que Airbus ha recibido para desarrollar y comercializar su familia de LCA "se manifiestan colectivamente", es admisible -como afirmó el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, "tratarlas como una 'subvención' y agrupar las subvenciones y sus efectos en un solo conjunto".[707]

4.438 Los Estados Unidos aducen que las subvenciones han facilitado y acelerado la introducción de cada uno de los principales modelos de Airbus, exactamente como las CE y los Gobiernos participantes en Airbus las diseñaron para hacerlo.[708] Los Estados Unidos señalan que, a pesar de que demostraron que los Gobiernos participantes en Airbus proporcionaron subvenciones que fueron decisivas para el lanzamiento de cada modelo de LCA de Airbus, las CE sólo lo niegan por lo que respecta al A380. Los Estados Unidos afirman que la Ayuda para emprender proyectos desempeñó un papel indispensable en el desarrollo del A380. Pese a ello, las CE, al guardar silencio, no han respondido a uno de los elementos más importantes de la argumentación de los Estados Unidos sobre los efectos desfavorables: que Airbus y toda su línea de productos no serían lo que hoy son de no haberse proporcionado a la empresa la Ayuda para emprender proyectos y otras subvenciones.[709]

4.439 Los Estados Unidos consideran que las pruebas contradicen la alegación de las CE, en la presente diferencia, de que la Ayuda para emprender proyectos no era necesaria para el lanzamiento del A380. La política declarada del Gobierno del Reino Unido, por ejemplo, consiste en proporcionar Ayuda para emprender proyectos sólo si el receptor demuestra, entre otras cosas, "que la inversión pública es fundamental para que el proyecto proceda a la escala y en el marco temporal especificado en la solicitud". A juicio del Gobierno francés, el problema era "sobre todo" el demoledor impacto financiero que la financiación privada para el A380, suponiendo que pudiera conseguirse, tendría en el balance de Airbus.[710] Además, los Estados Unidos señalan que el Gobierno británico concluyó que el desarrollo del A380 "no habría sido posible sin el compromiso del Gobierno británico", y el Gobierno francés consideró "dudoso que la empresa estuviera en condiciones de encontrar financiación externa" para el A380.[711]

4.440 Además, los Estados Unidos sostienen que cada nuevo modelo de aeronave que Airbus ha añadido a su familia de LCA ha tenido en el punto de mira modelos de LCA estadounidenses. Los Estados Unidos señalan que Airbus alega que sus modelos de aeronaves se diseñaron para "atacar" o "matar" a productos estadounidenses competitivos o para "realmente dañar" a un competidor estadounidense. Según los Estados Unidos, el hecho de que las CE y los Gobiernos participantes en Airbus proporcionen subvenciones para ayudar a Airbus a adoptar medidas *destinadas* a causar efectos desfavorables a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos

[705] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 100.
[706] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 85.
[707] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 100.
[708] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 101.
[709] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 19.
[710] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 80.
[711] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 101.

ICC suprimida donde se indica [***]

constituye una sólida prueba que corrobora que esos efectos desfavorables, que de hecho se han producido, son consecuencia de las subvenciones. Es más, a tenor de lo que ellos mismos han reconocido, Airbus y los Gobiernos participantes en Airbus han confirmado cada uno de los principales elementos de la argumentación de los Estados Unidos por lo que respecta a los efectos desfavorables.[712]

4.441 Los Estados Unidos sostienen que la concesión de Ayuda para emprender proyectos por los Gobiernos participantes en Airbus distorsiona los aspectos fundamentales de la competencia entre productores de LCA al transferir del productor a los gobiernos los enormes costos y riesgos del desarrollo de aeronaves; como se indica en un informe del Senado francés, esto representa "una especie de póliza de seguros contra riesgos industriales para la empresa".[713]

4.442 Los Estados Unidos aducen que "la Ayuda para emprender proyectos obliga a los gobiernos europeos a absorber gran parte de cualesquiera pérdidas posibles, de manera que Airbus, aunque no sea propensa a asumir riesgos, tiene pocos incentivos para no adoptar una estrategia arriesgada y agresiva". En consecuencia, los Gobiernos participantes en Airbus permiten a Airbus lanzar aeronaves a una escala y un ritmo de otro modo insostenible, cuando no imposible. Por tanto, amplían la gama de la familia de productos de Airbus contra la que los productores estadounidenses tienen que competir, y rebajan el precio al que Airbus puede ofrecer esos productos.[714] A juicio de los Estados Unidos, la Ayuda para emprender proyectos no sólo -y ni siquiera principalmente- tiene por efecto proporcionar dinero suplementario al fabricante de LCA cuando procede al lanzamiento. Tiene también por efecto que buena parte del riesgo del lanzamiento recaiga sobre el gobierno, y en consecuencia, que el hecho mismo del lanzamiento sea más probable.[715]

4.443 Los Estados Unidos aducen que la Ayuda para emprender proyectos también tiene un segundo efecto independiente de distorsión de los mercados sobre los costos y el flujo de caja de Airbus que proporciona a Airbus una ventaja al fijar sus precios, especialmente en campañas LCA de importancia estratégica. La repercusión de las subvenciones en la percepción por el mercado de la solvencia de Airbus es fundamental. Por tanto, las subvenciones tienen una repercusión directa en la capacidad de Airbus para obtener capital adicional, y en consecuencia en el costo marginal del capital. La Ayuda para emprender proyectos también reduce el agotamiento de las disponibilidades de caja, lo que permite a Airbus actuar con más flexibilidad al fijar el precio de todas sus LCA al tiempo que mantiene un ritmo rápido de desarrollo de proyectos.[716] Los Estados Unidos sostienen que como las subvenciones han sido fundamentales para crear la familia de productos LCA de Airbus, necesariamente crean una presión por el lado de la oferta sobre los precios del mercado. Además, la repercusión de la Ayuda para emprender proyectos en los resultados financieros globales de Airbus permite a Airbus mantener un calendario de lanzamientos agresivo al tiempo que sigue aplicando su política públicamente declarada de obtener cuota de mercado, incluso a expensas de la rentabilidad a corto plazo.[717]

4.444 Los Estados Unidos señalan que lo que las CE denominan el "argumento de los Estados Unidos basado en el flujo de caja" es algo enteramente distinto: el supuesto argumento estadounidense de que el efecto de la subvención es permitir a Airbus disponer de efectivo que

[712] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 102.
[713] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 99. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 20.
[714] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 99. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 20.
[715] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 21.
[716] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 23. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 82.
[717] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 82.

ICC suprimida donde se indica [***]

"utiliza" de algún modo para "rebajar el precio" de sus aeronaves. Pero este es un argumento que los Estados Unidos no han formulado.[718]

4.445 Los Estados Unidos explicaron además que la Ayuda para emprender proyectos también afecta a los "costos de producción marginales y a los ingresos marginales que recibe Airbus por cada LCA vendida y entregada. Este efecto se produce al menos de dos maneras. En primer lugar, ... la Ayuda para emprender proyectos mejora el índice general de solvencia de Airbus, y por tanto reduce su costo marginal del capital. Teniendo en cuenta los largos plazos que transcurren entre la inversión en el momento en que se emprende el proyecto y el pedido y el pago del cliente, normalmente en el momento de la entrega, la reducción del costo que entraña para Airbus el préstamo tiene una repercusión directa en su costo marginal de producción. En segundo lugar, ... si Airbus hubiese obtenido un préstamo en las mismas condiciones que la Ayuda para emprender proyectos, pero a un tipo de interés comercial, el reembolso individual por aeronave tendría que aumentar considerablemente. Las CE incluso denominan este mayor reembolso por aeronave el 'beneficio por aeronave'. ... El reembolso de menor cuantía por aeronave derivado de la subvención de la Ayuda para emprender proyectos da lugar directamente a un ingreso marginal superior (o a costos marginales inferiores) en cada venta, en el momento de la entrega y hasta que el préstamo haya sido reembolsado".[719]

4.446 Los Estados Unidos señalan que el informe del Dr. Gary Dorman presenta un modelo económico de los aspectos empresariales de un programa sobre aeronaves habitual y demuestra en qué modo los elementos de dependencia del éxito, concentración del reembolso al final del período y fijación de precios inferiores a los del mercado que caracterizan a la Ayuda para emprender proyectos modifican fundamentalmente los aspectos económicos de una decisión de lanzar una LCA.[720] En ese modelo, el valor actual de los beneficios extraordinarios obtenidos como consecuencia de la Ayuda para emprender proyectos si las previsiones del "caso básico" resultan ser exactas supera los 1.000 millones de dólares, lo que representa un 77 por ciento del valor actual neto sin la Ayuda para emprender proyectos. Aún más importante, cuando se proporciona Ayuda para emprender proyectos la decisión de lanzar un nuevo modelo de aeronave es mucho menos sensible al nivel de confianza en la exactitud de las presuposiciones.[721]

4.447 Los Estados Unidos consideran que el intento de las CE de refutar el modelo económico del Dr. Gary Dorman está condenado al fracaso, y en cualquier caso las CE han preferido no negar que la Ayuda para emprender proyectos fue determinante en la mayoría de las principales decisiones de lanzamiento de Airbus. Los Estados Unidos aducen que el Dr. Wachtel, economista escogido por las CE para examinar el modelo del Dr. Dorman, no tiene en cuenta la especial importancia que las economías de escala representan en la rama de producción de LCA. Los Estados Unidos señalan que, como se indica en un estudio de 1995 para el Gobierno británico, "en esta tecnología las economías de escala son tan importantes que si un productor realmente entra en un mercado, siempre lo hará a una escala de producción que represente una diferencia significativa para las ventas de sus competidores".[722]

---

[718] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 20.

[719] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 33. (no se reproducen las notas de pie de página)

[720] Estados Unidos, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 99. *Véase también* Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 20.

[721] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 20.

[722] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 79.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.448 Los Estados Unidos aducen que no hay en el argumento de las CE nada que debilite la conclusión del Dr. Dorman de que la Ayuda para emprender proyectos afecta considerablemente a la probabilidad de que un lanzamiento sea rentable y por ello influye considerablemente en la decisión del receptor de proceder o no al mismo. No obstante, las CE aducen que la existencia de aeronaves que no habrían sido lanzadas sin subvenciones forma parte de las "condiciones de competencia" en el mercado de LCA, un *fait accompli* que los Estados Unidos, y el Grupo Especial, tienen que aceptar como tal. Pero algunas subvenciones dan a sus receptores una ventaja competitiva dentro del mercado tal como existe, en tanto que otras modifican fundamentalmente la dinámica del mercado. Ambos tipos de subvención tienen efectos, de distinto tipo, en las decisiones en materia de precios y de comercialización de la entidad subvencionada y, en consecuencia, ambos tipos de efectos deben ser recurribles al amparo de la Parte III del Acuerdo SMC. La Ayuda para emprender proyectos permite a Airbus hacer más de lo que podría hacer sin ella habida cuenta de sus limitaciones financieras, en primer lugar desde el punto de vista de la producción de nuevos modelos de aeronave y en segundo lugar desde el punto de vista de la posibilidad de una flexibilidad en materia de precios que le permita aumentar su cuota de mercado con esos modelos de aeronave.[723]

4.449 Los Estados Unidos presentaron una declaración de los profesores Joseph E. Stiglitz y Bruce C. Greenwald, de la Universidad de Columbia, en la que "se abordan las diferencias en los efectos de diferentes tipos de subvención a los productores de LCA. Su conclusión es que las subvenciones, como la Ayuda para emprender proyectos, que influyen directamente en el desarrollo, la producción o venta de aeronaves específicas son las subvenciones más susceptibles de afectar a la competencia en general y a la fijación de precios en el mercado en particular. Su declaración confirma que la Ayuda para emprender proyectos, al repercutir directamente en el suministro de LCA que Airbus puede producir y vender, tiene una relación causal con el comportamiento de Airbus en el mercado y su repercusión en su competidor".[724]

4.450 Los Estados Unidos consideran asimismo que su enfoque sobre el efecto de la subvención en la presente diferencia está en consonancia con el enfoque del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil).* "Según el Órgano de Apelación, un análisis de si el 'efecto de la subvención' es una contención significativa de la subida de los precios (o, presumiblemente, cualquier otro tipo de efecto descrito en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC) debe incluir no sólo un análisis del efecto de la subvención en los niveles de producción a corto plazo, sino un análisis a más largo plazo sobre si los productores estarían siquiera presentes en un mercado determinado si no hubiera subvenciones."[725] "Por consiguiente, ... la contención significativa de la subida de los precios (o, presumiblemente, otra forma de perjuicio grave) puede ser causada no sólo por una subvención que repercuta directamente en las decisiones a corto plazo del receptor sobre la producción o la fijación de precios, sino también por una subvención que facilite la entrada del receptor de la subvención en un mercado concreto o su salida de él, y por tanto la presencia o ausencia del receptor de la subvención en dicho mercado a lo largo del tiempo."[726] "Si el enfoque del Órgano de Apelación es válido para un producto básico como el algodón americano (*upland*), en principio debería ser aún más adecuado en el caso de la rama de producción de LCA, que tiene ciclos de producción mucho más largos y se enfrenta a obstáculos a la entrada significativamente mayores que la producción de algodón americano (*upland*). Los Estados Unidos han demostrado que la naturaleza y magnitud de las subvenciones de las CE y los Gobiernos participantes en Airbus a

[723] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 20.

[724] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 32. (no se reproducen las notas de pie de página)

[725] Estados Unidos, observaciones formuladas con respecto al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* (1° de julio de 2007), párrafo 2.

[726] Estados Unidos, observaciones formuladas con respecto al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* (1° de julio de 2007), párrafo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus son tales que afectan directamente al resultado de las decisiones individuales de Airbus sobre puesta en marcha de proyectos, y por tanto a la entrada de Airbus en varios segmentos del mercado de LCA, lo cual a su vez tiene efectos en la comerciabilidad de toda la familia de LCA de Airbus."[727]

4.451 Los Estados Unidos señalan que la respuesta de las CE a la demostración por los Estados Unidos de los efectos de distorsión de la Ayuda para emprender proyectos *no* consiste en sostener que dicha ayuda no tiene repercusiones en las decisiones sobre lanzamiento de Airbus. Antes bien, las CE sostienen que los Estados Unidos, al aducir que las subvenciones crearon la oferta existente, de hecho aducen que Boeing debería disponer de un monopolio en el mercado de LCA; seguidamente rechazan ese argumento imaginario aduciendo que aun en el caso de que los Airbus subvencionados no hubieran entrado en el mercado, habría surgido otro competidor con exactamente la misma línea de productos que Airbus. En opinión de los Estados Unidos, el argumento de las CE es puramente especulativo y carece de todo respaldo probatorio.[728]

4.452 Según señalan los Estados Unidos, las CE aducen que incluso si Airbus no hubiera podido lanzar cualquiera de sus modelos de LCA cuando lo hizo, antes o después Airbus o algún otro competidor lo habría hecho. Sin embargo, no dicen cuándo habría entrado en el mercado ese "otro competidor", ni cuáles serían la capacidad técnica y los precios de la LCA producida por ese "otro competidor". Además, en las fechas en que Airbus lanzó los modelos A300, A310, A320, A330 y A340 Boeing ya tenía "otro competidor", a saber, McDonnell Douglas, una empresa estadounidense.[729]

4.453 Los Estados Unidos observan que las CE se quejan también de que los Estados Unidos no han demostrado que las subvenciones han causado efectos desfavorables, porque no han cuantificado con precisión el beneficio que la Ayuda para emprender proyectos otorga a Airbus, y afirman que la magnitud del beneficio de la Ayuda para emprender proyectos y determinadas otras subvenciones es demasiado pequeña para producir efectos desfavorables significativos. Los Estados Unidos consideran que la afirmación de las CE es incorrecta por varias razones. En primer lugar, los Estados Unidos no están obligados a presentar una cuantificación y distribución detalladas del beneficio de la subvención.[730] Los Estados Unidos señalan que no hay en el Acuerdo SMC ninguna disposición que exija una cuantificación precisa del beneficio de la subvención en el contexto de una alegación de perjuicio grave; lo importante es si la subvención tiene una magnitud suficiente para haber causado los efectos alegados.[731]

4.454 En segundo lugar, el intento de las CE de demostrar que el beneficio corriente de la Ayuda para emprender proyectos es pequeño está plagado de errores significativos.[732] Los Estados Unidos dicen haber demostrado que la magnitud de la subvención fue lo suficientemente grande para haber afectado de forma importante a todas las decisiones de lanzamiento de Airbus, porque afectó de hecho a esas decisiones: es este un extremo que las CE en gran medida no niegan.[733] Los Estados Unidos consideran que, en consecuencia, el cálculo del beneficio de la subvención que hacen las CE no es verosímil. ¿Cómo es posible que la ayuda estatal haya desempeñado la función instrumental que ha

[727] Estados Unidos, observaciones formuladas con respecto al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* (1° de julio de 2007), párrafo 3.
[728] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 81.
[729] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 22.
[730] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 83.
[731] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 21.
[732] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 83.
[733] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

tenido en el crecimiento de Airbus, como reconocen las CE, si la magnitud de la ayuda es *de minimis*?[734]

4.455 Los Estados Unidos argumentan que "cualquier cálculo razonable de la magnitud de la subvención demuestra que esta es -contrariamente a lo que alegan las CE- muy grande".[735] Señalan que "la identificación de un 'beneficio' sólo es el principio, no el fin, del examen del efecto de la subvención. En particular, como reconoció el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, es 'de sentido común económico' que 'los efectos de una subvención pueden variar según la naturaleza de la subvención'".[736] En la medida en que un cálculo aproximado de los beneficios globales es una forma útil de determinar la magnitud general de la subvención, cabe señalar que la repercusión otorgada por la Ayuda para emprender proyectos a lo largo de la vida de Airbus está muy por encima de los 100.000 millones de dólares. Esa cifra representa el costo adicional que Airbus habría soportado si hubiera obtenido financiación en los términos y condiciones que caracterizan a la Ayuda para emprender proyectos a tipos de interés comerciales para ese tipo de financiación. A juicio de los Estados Unidos, la magnitud de la subvención es más que suficiente para llegar a la conclusión de que Airbus no podría haber incurrido en esos gastos.

vi) Conclusiones

4.456 Según los Estados Unidos, las CE contemplan esta diferencia a través de la lente de las "características específicas" de la rama de producción de LCA, entre ellas la de que es "una de las últimas ramas de producción de gran densidad de mano de obra que existen en países económicamente desarrollados, con trabajadores altamente especializados", así como "una rama de producción en la que se ha depositado mucho orgullo, que se considera estratégica y que está estrechamente interconectada con las industrias de defensa". Los Estados Unidos observan además que, a juicio de las CE, las ingentes subvenciones proporcionadas para el desarrollo y la producción de LCA de Airbus están justificadas por estas "características específicas" de la rama de producción de LCA ... aunque, naturalmente, esa opinión no tiene fundamento en el Acuerdo SMC. Conscientes tal vez de la fragilidad de su argumentación, las CE han presentado varias otras defensas, ninguna de las cuales es más convincente.[737]

4.457 Los Estados Unidos señalan que en su declaración en la primera reunión del Grupo Especial, las CE recordaron la advertencia del Órgano de Apelación de que "las normas de procedimiento del sistema de solución de diferencias de la OMC tienen por objeto promover, no el desarrollo de técnicas de litigio, sino simplemente la solución equitativa, rápida y eficaz de las diferencias comerciales". Sin embargo, según los Estados Unidos, en dicha ocasión el Grupo Especial fue testigo de un perfecto ejemplo del desprecio por las CE de esa advertencia. Los Estados Unidos consideran que las CE designaron indebidamente como información comercial sumamente sensible (ICSS) determinada información que no era merecedora de ello. Una de las preocupaciones que tenían los Estados Unidos cuando se establecieron las normas sobre información comercial sumamente sensible era que pudieran manipularse de manera que pusieran en desventaja a los Estados Unidos al presentar sus argumentos. Desgraciadamente, la Primera comunicación de las CE puso de manifiesto que esa preocupación estaba justificada, como de nuevo se puso de manifiesto en la primera reunión del Grupo Especial.[738]

---

[734] Estados Unidos, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 21.

[735] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 599.

[736] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 232 del Grupo Especial, párrafo 48 (donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1208).

[737] Estados Unidos, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 1.

[738] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración confidencial final, párrafo 1, donde se cita CE, Primera declaración oral, párrafo 38 (donde a su vez se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 166).

ICC suprimida donde se indica [***]

4.458 Los Estados Unidos consideran que la declaración oral de las CE en la primera reunión fue notable tanto por lo que omite como por lo que indica sobre la opinión que las CE desean que el Grupo Especial tenga sobre esta diferencia. Entre las omisiones clave cabe destacar las siguientes: a) las CE se refieren al Acuerdo SMC casi como si fuera algo accesorio, y piden al Grupo Especial que centre su atención en acuerdos que, como el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio y el Acuerdo de 1992, no son acuerdos abarcados y trascienden su mandato; b) las CE pasan por alto el carácter concertado, sistemático y deliberado del programa de Ayuda para emprender proyectos; c) las CE en ningún momento hacen referencia a los 15.000 millones de dólares en concepto de Ayuda para emprender proyectos que se han proporcionado a Airbus; d) las CE no hacen referencia alguna a los tipos de interés inferiores a los del mercado que son característicos de la Ayuda para emprender proyectos; e) las CE no hacen referencia alguna a la cuantía de la deuda por Ayuda para emprender proyectos que está pendiente de pago; f) las CE no hacen referencia alguna a los 4.200 millones de dólares de Ayuda para emprender proyectos proporcionados para el A380; g) las CE no hacen ninguna referencia expresa a los compromisos de Ayuda para emprender proyectos para el A350; h) las CE no hacen referencia alguna a la pérdida de 20 puntos de cuota de mercado de Boeing; i) las CE no hacen referencia alguna a las campañas de ventas que Boeing ha perdido.[739]

4.459 Los Estados Unidos creen que la declaración de las CE fue reveladora en varios aspectos en lo que se refiere a la manera en que desean que el Grupo Especial aborde esta diferencia. Los Estados Unidos señalan que buena parte de la opinión de las CE se resume en el párrafo 5 de su declaración inicial, en el que, según indican los Estados Unidos, las CE reconocen que su apoyo a la rama de producción de LCA obedece a diversos factores sociales, no comerciales, como el mantenimiento de "empleo masivo" y la preservación del "orgullo" depositado en la rama de producción. Las CE desean que el Grupo Especial crea que la rama de producción de LCA, por el hecho de ser especial, está sujeta a una serie de normas distintas. Esto, sin embargo, no es así. El Acuerdo SMC es el único criterio pertinente por lo que respecta a la presente diferencia, con independencia de los factores que pueden hacer que la rama de producción de LCA sea distinta de otras ramas de producción.[740]

4.460 Curiosamente, el reconocimiento por las CE de las características excepcionales de la rama de producción de LCA en nada afecta a la manera en que las CE entienden el rendimiento que exigiría un agente en el mercado que proporcione financiación del tipo de la Ayuda para emprender proyectos. En cualquier caso, las características excepcionales de la rama de producción de LCA, cualesquiera que sean, no la eximen del cumplimiento de las disciplinas del Acuerdo SMC. Muy por el contrario, el hecho mismo de que el Acuerdo SMC trate cuestiones relacionadas con las LCA en determinadas notas pone claramente de manifiesto que los redactores estudiaron si el Acuerdo era aplicable a las LCA y constataron que en efecto lo era.[741]

4.461 Por último, los Estados Unidos observan que, en su declaración oral, las CE apelaron reiteradamente al concepto de "equidad".[742] Los Estados Unidos indican que lo equitativo es que las normas sobre las que los Estados Unidos y las CE llegaron a un acuerdo en el Acuerdo SMC se apliquen imparcialmente. Son normas que las CE se comprometieron voluntariamente a cumplir, no normas que se les "aplicarían a la fuerza", como adujeron en la primera reunión del Grupo Especial.[743]

[739] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 2.
[740] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 3.
[741] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 6.
[742] *Véase, por ejemplo*, CE, Primera declaración oral, párrafo 25.
[743] Estados Unidos, resumen de la Primera declaración oral no confidencial, párrafo 7, donde se cita CE, Primera declaración oral, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

2. Argumentos de las Comunidades Europeas

4.462 Las CE sostienen que los Estados Unidos, para sustentar sus alegaciones de efectos desfavorables, tienen que probar que las supuestas subvenciones causan en el presente (es decir, al final de 2007), efectos desfavorables para sus intereses relacionados con las LCA. Mantienen que los Estados Unidos no han establecido la necesaria "relación genuina y sustancial de causa a efecto" entre las supuestas subvenciones y las formas específicas de efectos desfavorables enumeradas en esas disposiciones.[744] En particular, las CE aducen que los Estados Unidos no han establecido todos los elementos necesarios de la "cadena causal" entre las supuestas subvenciones y las supuestas formas específicas de efectos desfavorables.[745]

4.463 Las CE observan que con arreglo al Acuerdo SMC las subvenciones, salvo las subvenciones a la exportación y las basadas en el contenido nacional, sólo son recurribles si se demuestra que causan efectos desfavorables. De lo contrario son instrumentos legítimos de política pública que los Miembros de la OMC son libres de utilizar.[746] Las CE también subrayan su opinión de que el Acuerdo de 1992 debe ser la base para determinar si existen efectos desfavorables.

4.464 En una sección introductoria de su comunicación, y de hecho a lo largo de toda ella, las CE sostienen que los Estados Unidos se limitan a poner de relieve las cuantías brutas de financiación proporcionadas a diversos participantes de la industria aeroespacial de las CE por gobiernos de las CE a lo largo de un período de cuatro decenios.[747] Las CE aducen que si bien la serie de cifras presentada por los Estados Unidos puede ser fundamento de un hermoso relato, se trata de un relato totalmente desprovisto de contexto o del contenido específico necesario para sustentar una alegación de efectos desfavorables en el sentido de los artículos 1, 5 y 6 del Acuerdo SMC, entre ellos: i) una significativa contención de la subida o reducción de los precios, ii) una significativa pérdida de ventas y subvaloración de precios, o iii) un desplazamiento u obstaculización de la participación de los Estados Unidos en el mercado.

4.465 Las CE aducen que los Estados Unidos, ya que plantean alegaciones basadas en una supuesta fijación a la baja de los precios de Airbus debido a las subvenciones, tienen que demostrar que Airbus SAS, la entidad que hoy en día desarrolla, vende y fabrica LCA de Airbus, de algún modo dispone de subvenciones con las que puede causar una contención de la subida de los precios, una pérdida de ventas, un desplazamiento, una obstaculización o un daño importante. Las CE aducen que no basta con que los Estados Unidos demuestren que alguna empresa que no vende LCA ha recibido esas subvenciones; tienen que demostrar que Airbus SAS, la empresa que vende LCA, se beneficia de ellas.[748] Según las CE, la obligación de demostrar que Airbus SAS recibe subvenciones es un primer paso crucial para demostrar que esas subvenciones causan efectos desfavorables, y un primer paso que los Estados Unidos no han dado.

4.466 Según las CE, el análisis causal de los efectos desfavorables efectuado por los Estados Unidos adolece de muchas deficiencias.[749] Las CE consideran que los Estados Unidos eluden cuestiones críticas, entre otras cosas negándose a: i) examinar el Acuerdo de 1992, ii) demostrar que el productor de LCA de las CE se beneficia de cualesquiera subvenciones que pudieran existir, iii) reconocer las realidades del mercado en relación con la definición de los productos

[744] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 7, 43, 2015, 2149 y 2248.
[745] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 35-38.
[746] CE, Primera declaración oral confidencial, párrafo 39.
[747] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 2.
[748] CE, declaración confidencial final en la primera reunión, párrafo 9.
[749] *Véase, por ejemplo*, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 7 y 1375-1506. CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 755-914.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvencionados y productos similares en litigio, iv) asignar una cifra adecuada a cualquier supuesta subvención, o v) evaluar cuánto pueden durar los beneficios o los efectos de cualquier subvención. Según las CE, los Estados Unidos tampoco han demostrado que las supuestas subvenciones causan subvaloración de precios, contención de la subida de los precios o pérdida de ventas si se tienen en cuenta las normas jurídicas pertinentes, y tampoco abordan ninguno de los numerosos factores de no atribución, como el 11 de septiembre, la mala gestión de las relaciones con los clientes reconocida por la propia Boeing y cambios significativos sobrevenidos en las condiciones de competencia.

4.467 Las CE mantienen que el planteamiento excesivamente simplista de los Estados Unidos llevaría a condenar la mayoría de las subvenciones porque causan efectos desfavorables. Sostienen que ese no es el planteamiento permitido o establecido en el Acuerdo SMC. A la luz de esas deficiencias, las CE afirman que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de una relación causal entre las subvenciones y los efectos desfavorables, como requieren los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. Antes bien, en opinión de las CE, el razonamiento de los Estados Unidos equivale a decir que cualquier venta de Airbus necesariamente priva de ventas a Boeing e impide a Boeing obtener beneficios monopolísticos.[750]

a) El Acuerdo de 1992 - "*Volenti non fit injuria*"

4.468 Las CE aducen que los Estados Unidos, al plantear su alegación, hacen caso omiso del acuerdo concertado con las CE que regula el tipo y la cuantía de la ayuda gubernamental que puede ofrecerse a la rama de producción de LCA, a saber, el Acuerdo de 1992.[751] Consideran que esto es un obstáculo fundamental para las alegaciones de los Estados Unidos. Según las CE, los Estados Unidos no pueden aducir que sufren efectos desfavorables como consecuencia de medidas que se adoptaron en condiciones expresamente aceptadas por ellos: *Volenti non fit injuria*.[752] Estiman que ese principio está implícito en los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC, así como en el artículo 3 del ESD, disposiciones todas ellas que llevan a concluir que no puede considerarse que esas medidas causan efectos desfavorables.[753]

4.469 Al proporcionar financiación, las CE respetaron los términos y condiciones establecidos en el artículo 4 del Acuerdo de 1992, y consideran que los Estados Unidos ni siquiera han tratado de refutar ese argumento.[754] Explican que la normativa de la OMC no debe interpretarse en aislamiento clínico del resto del derecho internacional. Consideran que no puede haber conflicto alguno entre dos acuerdos internacionales si uno de ellos contiene normas más específicas. En esos casos, la *lex specialis* prevalece sobre la norma "de fecha posterior".[755]

4.470 Las CE también destacan que el párrafo 1 del artículo 10 del Acuerdo de 1992 dispone que las partes tratarán de evitar cualquier controversia comercial "sobre cuestiones abarcadas por el presente Acuerdo".[756] El Acuerdo de 1992, firmado voluntariamente por los Estados Unidos, distingue cuidadosamente entre la ayuda gubernamental anterior a 1992 y posterior a 1992. Las CE estiman que la continuación de la aplicación del Acuerdo y del recurso a él tras la entrada en vigor del Acuerdo SMC justifica que consideraran que la FEM otorgada de conformidad con los términos del

[750] CE, resumen de la declaración final en la primera reunión, párrafo 24.
[751] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1353-1359 y CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 676.
[752] CE, resumen de la Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 4.
[753] CE, Segunda declaración confidencial final, párrafo 3.
[754] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1353-1359 y CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 676.
[755] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 14 y 15.
[756] CE, respuesta a las preguntas 59 y 60 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 4 del Acuerdo de 1992 sería aceptable para los Estados Unidos.[757] Desde 1992 las CE han actuado de manera transparente, y han consultado periódicamente a los Estados Unidos y han proporcionado la información requerida por el Acuerdo.[758]

4.471 Dada esta situación, debe impedirse a los Estados Unidos que aleguen la existencia de efectos desfavorables al amparo del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Permitir a los Estados Unidos que, tras haber alentado a las CE a adoptar determinadas prácticas de FEM por ser compatibles con el Acuerdo de 1992, ahora impugnen esas mismas prácticas por considerarlas incompatibles con el Acuerdo SMC chocaría frontalmente con un principio fundamental de equidad y buena fe.[759]

4.472 Además, las CE observan que el Acuerdo de 1992 permitió a los Estados Unidos proporcionar a Boeing miles de millones de dólares en subvenciones para investigación y desarrollo. Esas subvenciones *de los Estados Unidos* son algunos de los muchos factores que han desempeñado un papel importante en la configuración de las *actuales* condiciones de competencia.[760]

4.473 Por último, las CE sostienen, subsidiariamente, que los Estados Unidos siguen estando obligados a demostrar que las supuestas subvenciones causan efectos desfavorables. Las CE presentan numerosos argumentos que demuestran que las alegaciones de efectos desfavorables formuladas por los Estados Unidos deben rechazarse.[761]

b) Período de referencia

4.474 Las CE observan que los Estados Unidos aducen que el análisis de los efectos desfavorables "actuales" que realice el Grupo Especial debe limitarse a determinar si existían efectos desfavorables en la fecha de establecimiento del Grupo Especial, es decir, hace más de tres años, el 20 de julio de 2005.[762] Según las CE, los Estados Unidos se equivocan.[763] Explican que las disciplinas de la Parte III del Acuerdo SMC regulan las subvenciones que causan efectos desfavorables *actuales* en forma de perjuicio *grave* y daño *importante*.[764] Es decir, según las CE, el Grupo Especial, al examinar las alegaciones de los Estados Unidos al amparo del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, debe determinar si existen efectos desfavorables *actuales* basándose en las *condiciones fácticas actuales.*[765] El Grupo Especial debe hacer esa evaluación basándose en un período de referencia adecuado.[766] Citando la decisión del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, las CE aducen que "el período adecuado es el más reciente para el que se disponga de datos".[767]

---

[757] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1353-1359 y CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 11-13.

[758] CE, respuesta a las preguntas 59 y 60 del Grupo Especial.

[759] CE, respuesta a las preguntas 59 y 60 del Grupo Especial.

[760] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 659.

[761] *Véanse*, por ejemplo, CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 23 y CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1999-2259; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 755-914.

[762] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 916.

[763] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1468-1506.

[764] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1491-1506.

[765] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 20.

[766] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1468-1506; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 134-141.

[767] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1479.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.475 Cualesquiera efectos desfavorables que pudieran haberse causado hace 5, 10, 20 ó 30 años no constituyen actualmente una infracción de la Parte III del Acuerdo SMC.[768] Antes bien, un Miembro reclamante tiene que demostrar que la utilización de medidas de subvención impugnadas causa efectos desfavorables *hoy en día*.[769] Sólo esa demostración daría a los Estados Unidos derecho a recurrir a las medidas correctivas previstas en el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.[770]

4.476 En apoyo de su posición, las CE se remiten a los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*.[771] También explican que los principales argumentos de los Estados Unidos en aquella diferencia están en directa contradicción con los que los Estados Unidos presentan en ésta.[772]

4.477 Las CE observan que ante el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, los Estados Unidos adujeron que el período pertinente para que dicho Grupo Especial examinara las alegaciones de contención significativa de la subida de los precios formuladas por el Brasil era "el presente inmediato, y no un período histórico".[773] En aquella diferencia, los Estados Unidos instaron al Grupo Especial a que utilizara la campaña de comercialización de 2006[774] -a saber, un período de tiempo que se extendía hasta mucho después de la fecha de establecimiento del grupo especial en aquella diferencia (28 de septiembre de 2006)-.[775] En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)* dicho Grupo Especial estuvo de acuerdo con los Estados Unidos en que tenía que evaluar datos y pruebas correspondientes al año 2006 al formular sus constataciones sobre las alegaciones de existencia de efectos desfavorables actuales formuladas por el Brasil.[776]

4.478 Las CE observan también que en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)* el Grupo Especial sobre el cumplimiento razonó además que:

> {l}a alegación formulada por el Brasil al amparo del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC requiere que el Grupo Especial analice si "la subvención ... [tiene] un efecto significativo de contención de la subida de los precios". Aunque en el Acuerdo SMC no hay una disposición específica sobre el período que ha de examinarse a esos efectos, el uso del presente lógicamente implica la necesidad de llegar a una determinación con respecto al período presente.[777]

---

[768] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1792-1794, 1799, 2019 y 2020 y 2073-2075.

[769] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 8-28.

[770] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 27 y 28.

[771] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 677, 679, 695 y 696; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 27 y 28.

[772] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 9-11.

[773] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, nota 2.

[774] La campaña de comercialización de 2006 comenzó el 1º de agosto y continuó hasta el 31 de julio de 2007. CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 10.

[775] En aquella diferencia el Grupo Especial se estableció el 28 de septiembre de 2006. CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 10.

[776] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 11.

[777] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.479 Además, el Grupo Especial sobre el cumplimiento sostuvo que para evaluar las alegaciones de efectos desfavorables formuladas por el Brasil estaba *obligado a examinar la información fáctica más reciente*. Concretamente, el Grupo Especial observó que no veía "motivo alguno para excluir los datos correspondientes a la campaña de comercialización 2006 en la medida en que dispongamos de ellos".[778] El Grupo Especial siguió a continuación exponiendo su razonamiento y afirmó que:

> no tener en cuenta datos pertinentes disponibles correspondientes al período transcurrido desde julio de 2006 que se hayan sometido a nuestra consideración sería incompatible con la prescripción establecida en el artículo 11 del ESD de que cada Grupo Especial haga "una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido, que incluya una evaluación objetiva de los hechos ....[779]

4.480 Las CE, remitiéndose a las decisiones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, también refutan el recurso de los Estados Unidos al asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*.[780] Los Estados Unidos afirman que en aquel asunto el Grupo Especial estaba supuestamente obligado a examinar únicamente si existían efectos desfavorables en el momento de la solicitud de establecimiento del grupo especial.[781] Las CE aducen que la decisión en el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos* no es pertinente a los efectos de la presente diferencia porque aquel asunto no afectaba a una alegación de efectos desfavorables *actuales* en el sentido de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC.[782] Las decisiones en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* han establecido claramente que las *alegaciones* de efectos desfavorables en el marco de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC son especiales porque requieren que se establezca -en el momento de su presentación al Grupo Especial- si los efectos desfavorables son *actuales*. Las alegaciones de efectos desfavorables se centran necesariamente en los efectos *actuales* de las subvenciones -no en efectos *pasados*, de fecha anterior al momento de la presentación de las alegaciones al grupo especial-.[783] Ambos Grupos Especiales a cargo del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* han observado que el texto del párrafo 3 del artículo 6 ("que la subvención ... *tenga* un efecto significativo de contención de la subida de los precios") "lógicamente implica la necesidad de llegar a una determinación con respecto al período presente".[784]

4.481 En segundo lugar, el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos* también es inaplicable porque se centraba en si el Grupo Especial tenía jurisdicción para pronunciarse sobre si había una *medida* existente en el momento de su establecimiento, y si esa

---

[778] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 16.

[779] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 17.

[780] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.

[781] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 673-684.

[782] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.

[783] Esto contradice los argumentos de los Estados Unidos, en el párrafo 678 de su Segunda comunicación escrita, según los cuales -contrariamente a lo que adujeron ante el Grupo Especial en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*- la palabra "tenga" permite a los grupos especiales constatar que pueden haber existido efectos desfavorables en cualquier momento, incluso, supuestamente, en un pasado distante.

[784] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

medida seguía existiendo al final del procedimiento.[785] En el presente caso no hay discrepancia por lo que respecta a algún cambio de las supuestas "medidas" de subvención en litigio desde septiembre de 2005 (salvo que el tiempo ha confirmado la inexistencia de cualesquiera supuestas subvenciones para el A350).[786] No obstante, aunque esas medidas se hubieran retirado o hubieran expirado, lo que este Grupo Especial tendría que determinar es si *hoy en día sigue habiendo* efectos desfavorables como consecuencia de esas medidas.[787] Esa es la esencia de una alegación al amparo del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 concerniente a los efectos desfavorables "actuales", como confirmaron tanto los Grupos Especiales como el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.[788] Además, en *CE - Determinadas cuestiones aduaneras* el Órgano de Apelación hizo hincapié en que "{l}as pruebas que respaldan una alegación en la que se impugnan medidas que están comprendidas en el mandato de un grupo especial pueden ser anteriores o posteriores al establecimiento del grupo especial".[789]

4.482 Las CE destacan datos y pruebas correspondientes al período 2004-2007 que reflejan las condiciones fácticas *actuales* en las que, según las CE, el Grupo Especial debe evaluar si las supuestas subvenciones causan efectos desfavorables *actuales*. Ambos Grupos Especiales a cargo del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* han observado que los efectos *pasados* pueden ser pertinentes, pero sólo si reflejan condiciones de competencia que sean similares a las actuales condiciones de competencia.[790]

4.483 Las alegaciones de efectos desfavorables formuladas por los Estados Unidos se basan, en gran medida, en pruebas de supuestos efectos desfavorables en el período 1999-2003. Sin embargo, las campañas de venta de aquel período se desarrollaron en condiciones de competencia muy distintas de las que hoy prevalecen. Por tanto, esas campañas de venta históricas proporcionan al Grupo Especial poca o ninguna información sobre los efectos de cualesquiera subvenciones en las actuales condiciones de competencia.

4.484 Las CE aducen que el uso de datos correspondientes al período 2001-2003 para justificar una constatación de desplazamiento u obstaculización en el mercado de la Comunidad Europea o en mercados de terceros países, en el sentido de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, sería incompatible con el párrafo 7 c) del artículo 6. Consideran, por tanto, que el Grupo Especial no está jurídicamente facultado para utilizar esa información como base para evaluar las alegaciones de desplazamiento u obstaculización formuladas por los Estados Unidos. Por lo que respecta a las restantes alegaciones de perjuicio grave presentadas por los Estados Unidos o a su alegación de daño importante, las CE no opinan que el Grupo Especial no está, como cuestión de derecho, facultado para examinar información correspondiente a 2001-2003, o a cualquier otro período. Lo que las CE ponen en tela de juicio es la pertinencia de información correspondiente a un período histórico en el que reinaban condiciones de competencia que son muy distintas de las que hoy en día prevalecen en la rama de producción de LCA por lo que respecta al establecimiento de la

[785] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.
[786] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.
[787] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.
[788] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.
[789] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 26.
[790] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 25.

ICC suprimida donde se indica [***]

existencia o inexistencia de efectos desfavorables actuales.[791] Las CE observan que ambos Grupos Especiales a cargo del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* han afirmado que los efectos *pasados* pueden ser pertinentes para una evaluación de los efectos actuales, pero *sólo si* existieron en condiciones parecidas a las condiciones fácticas actuales.[792]

4.485 Las CE aducen que los Estados Unidos, al presentar su alegación, pasan por alto el hecho de que desde 2003 se han producido cambios fundamentales en los mercados de LCA. Mantienen que esos cambios en las circunstancias económicas: i) hacen que los datos anteriores a 2004 sean en gran medida irrelevantes para la evaluación realizada por el Grupo Especial y ii) han anulado todo fundamento para constatar, sobre esa base, que *en el presente* existen efectos desfavorables.[793] Concretamente, las CE consideran pertinentes los siguientes hechos.[794]

4.486 En primer lugar, la naturaleza y la magnitud de la demanda de LCA han cambiado significativamente.[795] El período 2001-2003, tras lo acontecido el 11 de septiembre, se caracterizó por una demanda extraordinariamente baja, pocas entregas, bajos ingresos e importantes reducciones de los precios de LCA, tanto nuevas como usadas.[796] El Sr. Christian Scherer, Vicepresidente Ejecutivo de Airbus, confirma que en ese período imperaba un "mercado favorable a los compradores", en que tanto Airbus como Boeing tenían todos los incentivos posibles para competir vigorosamente con objeto de prevalecer en las campañas de venta basándose en sus precios o en otros parámetros competitivos.[797] En comparación, el Sr. Scherer confirma que las condiciones de competencia actuales en los mercados de LCA reflejan un "mercado favorable a los vendedores".[798] Hoy en día la demanda de LCA ha alcanzado niveles sin precedentes, en consonancia con la demanda de transporte aéreo y como consecuencia de la liberalización del tráfico aéreo y de la explosión económica en China, la India y el Medio Oriente.[799] El Sr. Scherer explica que parte de esa evolución de la demanda obedece al rápido crecimiento y al éxito de transportistas de bajo costo en América del Norte, Europa y Asia. La importancia y la presencia en el mercado de transportistas de bajo costo ha aumentado exponencialmente, al haber creado las bajas tarifas ofrecidas por esas aerolíneas una demanda adicional de transporte aéreo.[800] En las actuales condiciones de mercado, que reflejan una demanda muy alta, Airbus y Boeing generalmente tienen menos incentivos para rebajar mucho los precios de las LCA, entre ellos el incentivo de utilizar subvenciones si pudieran obtenerlas.[801]

---

[791] CE, respuesta a la pregunta 204 del Grupo Especial, párrafos 279-289.

[792] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 25.

[793] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 33.

[794] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.

[795] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 25 y 26.

[796] Pueden consultarse más detalles sobre los efectos del 11 de septiembre en las condiciones de competencia en los mercados de LCA en CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1440-1467; CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial, párrafos 355-368; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1092-1099; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 314, 316, 325 y 334; CE, respuestas a las preguntas 286, 288, 292 del Grupo Especial, párrafos 241-256, 280, 284, 292 y 318.

[797] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 334.

[798] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 335.

[799] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 335.

[800] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 337 y 338.

[801] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1072-1076; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 316.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.487 En segundo lugar, el volumen de pedidos pendientes de ambos fabricantes ha aumentado espectacularmente.[802] El Sr. Scherer observa que en el mercado favorable a los compradores que siguió al 11 de septiembre, tanto Boeing como Airbus tuvieron dificultades para conseguir pedidos suficientes para mantener plenamente activas sus cadenas de producción.[803] Esto ha cambiado desde comienzos de 2004. Desde entonces tanto Boeing como Airbus han experimentado un aumento exponencial y sostenido de los pedidos.[804] El Sr. Scherer explica que ese aumento supera con mucho la capacidad de ambos fabricantes para satisfacer la demanda. Aunque Boeing y Airbus están produciendo a plena capacidad, a ritmo creciente, el volumen de pedidos pendientes de ambos fabricantes sigue aumentando.[805] El valor de los pedidos pendientes de aeronaves comerciales de Boeing, por ejemplo, es ahora de 255.000 millones de dólares -en 2007 aumentó un 46 por ciento, hasta septuplicar sobradamente los ingresos por la venta de aeronaves comerciales de Boeing en ese año.[806] El Sr. Scherer confirma, de manera análoga, que el plazo de entrega de los nuevos pedidos aumenta constantemente. Los nuevos clientes de Boeing tienen que esperar entre cuatro y seis años entre el pedido y la entrega de unidades LCA 737NG, 787 y de la familia 777.[807]

4.488 En tercer lugar, se han producido cambios significativos en los productos LCA que compiten en campañas de venta debido a la introducción de nuevas LCA y al abandono de otras LCA.[808] El Sr. Scherer explica que el período comprendido desde comienzos de 2004 es distinto de anteriores períodos como consecuencia de cambios en las ofertas de productos LCA de Boeing y Airbus que compiten en campañas de venta. Esos cambios afectan a la posición competitiva de ambos fabricantes e incluyen el lanzamiento de las aeronaves Boeing 787[809] y 747-8[810], el lanzamiento del Airbus A350 XWB[811] y la puesta en servicio del Airbus A380.[812] Se ha suprimido gradualmente la producción de otras LCA, como los Boeing 717 y 757 y los Airbus A300 y A310.[813] De manera análoga, el Boeing 767 ha sido sustituido en la práctica por el 787.[814]

4.489 En cuarto lugar, y esto es crucial, el cambio de estrategia comercial de Boeing modificó las condiciones de competencia en los mercados de LCA desde 2004.[815] El Director de Asuntos Financieros de Boeing, James Bell, reconoció que en el período 1999-2003 Boeing -como proveedor de LCA- tenía una "mentalidad de alguien a quien todo le es debido".[816] Funcionarios de Boeing reconocen sin ambages que Boeing había perdido su orientación a los clientes y había comercializado mal sus productos, lo que hizo que la empresa perdiera cuota de mercado.[817] Esto cambió en 2004,

[802] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 33.
[803] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 314 y 325.
[804] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1361-1364.
[805] CE, respuestas a las preguntas 210 y 211 del Grupo Especial, párrafos 467-504; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafos 192-220.
[806] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 33.
[807] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 417.
[808] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 33.
[809] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2010, 2191 y 2300, donde se examinan los efectos del lanzamiento del 787 en el mercado de LCA de 200-300 asientos.
[810] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1689-1700, donde se examina el lanzamiento del 747-8.
[811] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2301.
[812] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 321.
[813] CE, Primera comunicación escrita, nota 2011; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 904.
[814] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2010 y 2026.
[815] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 33.
[816] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1462.
[817] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1459-1466, 244.

ICC suprimida donde se indica [***]

cuando Boeing sustituyó a su jefe de ventas nombrando a Scott Carson. El Sr. Scherer observa que bajo la dirección de Carson Boeing empezó a aplicar un cambio de política de precios notable, amplio y generalizado.[818] El Sr. Scherer atestiguó que las "nuevas" campañas de venta de BCA eran mucho más agresivas en lo que respecta a los precios, ya que ofrecían a todos sus clientes descuentos mucho mayores de lo que se había observado en el pasado.[819]

4.490 Por último, los cambios en el entorno reglamentario que afectan a la rama de producción de LCA han modificado las condiciones de competencia.[820] El Sr. Scherer explica que debido a la desreglamentación y liberalización del tráfico aéreo el negocio de transporte aéreo ha experimentado -y sigue experimentando- cambios significativos.[821] Observa que la desreglamentación de aerolíneas de propiedad estatal en muchos países, así como el aumento de los acuerdos de "cielo abierto", han abierto un número considerable de rutas.[822] Se han creado muchas aerolíneas nuevas, especialmente en China, la India y otras partes de Asia, pero también en Europa y en el Medio Oriente. Esas aerolíneas están actualmente tratando de satisfacer una demanda de transporte aéreo en rápido crecimiento y de aprovechar las expectativas de expansión en el futuro. Además, las presiones reglamentarias, especialmente las limitaciones en materia de ruido y de emisiones, aumentan la necesidad de sustituir aeronaves más antiguas.[823]

c) Producto subvencionado y producto similar

4.491 Las CE afirman que corrigen el agrupamiento artificial que los Estados Unidos hacen de todas las LCA de Airbus en un solo producto "subvencionado" y todas las LCA de Boeing en un solo producto similar.[824] Aducen que los análisis del producto y el mercado tienen que basarse en hechos objetivos que tengan en cuenta las características físicas, de rendimiento y de precio, así como la percepción que los participantes en el mercado tienen de los productos de que se trata.[825]

4.492 Las CE presentan pruebas -entre ellas declaraciones del Vicepresidente Ejecutivo de Airbus Christian Scherer, el experto en aerolíneas Rod Muddle, financieros, clientes de aerolíneas y la propia Boeing- para demostrar que la teoría estadounidense de producto subvencionado único y producto similar único choca con la realidad del mercado.[826] Sostienen que productos tecnológicamente avanzados, complejos y fabricados a la medida como las LCA no son productos fungibles.[827] Según las CE, las diferencias en las características físicas -en especial el número de asientos y la autonomía-, de rendimiento y de precio, la percepción de los participantes en el mercado, entre ellos Boeing y Airbus, y la relación competitiva real entre esos productos confirman que hay distintas LCA de Airbus que compiten en distintos mercados de LCA.[828]

4.493 Las CE identifican cinco distintos mercados de productos LCA.[829] Los productos "subvencionados" de Airbus compiten casi exclusivamente con productos Boeing "similares" en tres

[818] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 325 y 326.
[819] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 325 y 326.
[820] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 33.
[821] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 322-335.
[822] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 322 y 335; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1745-1746.
[823] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 322 y 335.
[824] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 1554.
[825] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1507-1568.
[826] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1347-1351, 1427-1439 y 1526-1550.
[827] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 351.
[828] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1523-1568.
[829] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1539-1550.

ICC suprimida donde se indica [***]

de esos cinco mercados de productos.[830] En su testimonio, el Sr. Scherer confirma las numerosas pruebas que respaldan la existencia de los siguientes cinco mercados de LCA[831]: i) el mercado de LCA de pasillo único (100-200 asientos), en el que compiten la familia de LCA de Airbus A320 y la familia de LCA de Boeing 737NG[832]; ii) el mercado de LCA de 200-300 asientos, en el que compiten la familia de LCA de Airbus A330 y la LCA A350XWB-800, y el Boeing 767 y la familia de LCA de 787[833]; iii) el mercado de 300-400 asientos, en el que compiten la familia de LCA de Airbus A340, el A350XWB-900 y el -1000XWB, y la familia de LCA de Boeing 777[834]; iv) el mercado de LCA de 400-500 asientos, en el que Boeing ofrece su familia de LCA de 747, sin que haya un producto Airbus competidor[835]; y v) el mercado de LCA de más de 500 asientos, en el que Airbus ofrece su LCA A380, sin que haya un producto Boeing competidor.[836] Las CE también aducen que la propia Boeing divide su cartera de productos en los mismos mercados separados propuestos por las CE.[837]

4.494 Las CE presentan además declaraciones de ejecutivos de Boeing que confirman que el 747-8 es "la única aeronave que se ofrece en el mercado de 400 a 500 asientos".[838] Presentan además pruebas para demostrar que el Airbus A380 no es "similar" al Boeing 747-8, y que ambos se venden y se comercializan en distintos mercados de LCA.[839] Según las CE, los ejecutivos de Boeing están de acuerdo con la evaluación de las CE.[840] Las CE destacan la siguiente observación a esos efectos del entonces Vicepresidente de Comercialización de Boeing, Randy Baseler: "probablemente encontrarán muchas informaciones en las que el A380 se compara precisamente con el Boeing 747-8. Sin embargo, y simplemente a efectos de claridad, permítanme decirles que esos dos aviones sirven a mercados distintos: el 747-8 tiene unos 100 asientos menos. Creemos que hay mercado para los dos aviones".[841]

4.495 Las CE observan que los Estados Unidos, para eludir esos hechos, se apoyan en la supuesta importancia de las características comunes de las LCA de Airbus[842] y las ventas en "bloque" (también llamadas acuerdos "globales").[843] Las CE aducen que los Estados Unidos exageran mucho la importancia de las características comunes y las ventas en bloque.[844] Presentan pruebas para demostrar que esos dos factores no son lo bastante significativos para justificar que se combinen familias de aeronaves distintas en un solo mercado de LCA.[845] Sostienen, además, que esos factores

[830] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1542-1549.
[831] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 319-332.
[832] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 318.
[833] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 328-330.
[834] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 331.
[835] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 332 y 333.
[836] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 332 y 333.
[837] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1535 y 1536.
[838] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 730.
[839] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1731-1738; CE, Primera declaración confidencial final, párrafos 26-28; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 727-736.
[840] CE, Primera declaración confidencial final, párrafo 25; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 729 y 730.
[841] CE, Primera declaración confidencial final, párrafo 25.
[842] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 162; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 39 del Grupo Especial, párrafos 228-234; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 365.
[843] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafos 65-67. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 131 del Grupo Especial, párrafos 422-428.
[844] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 703-726.
[845] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 705 y 706; CE, respuestas a la pregunta 131 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 720-726; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 354 y 355.

ICC suprimida donde se indica [***]

no afectan a la manera en que Boeing, las aerolíneas, las empresas de arrendamiento y otros participantes en el mercado *perciben* los diversos productos Airbus, a saber, como productos pertenecientes a distintos mercados de LCA.[846]

4.496 Por lo que respecta a los argumentos jurídicos sobre productos "subvencionados" y "similares", las CE afirman que corrigen la inexacta afirmación de los Estados Unidos de que el Grupo Especial está obligado a adherirse servilmente a la definición que los Estados Unidos hacen de un solo producto subvencionado y similar.[847] Aducen que el artículo 11 del ESD obliga al Grupo Especial a hacer una evaluación objetiva de los hechos y del asunto que se le ha sometido -no a aceptar sin más los argumentos de un Miembro-.[848] Afirman que la determinación por el Grupo Especial de la identidad y la composición del producto "subvencionado" y el producto similar es en lo fundamental una cuestión de hecho.[849] Sostienen que así lo confirma el criterio aplicado por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*.[850] En aquella diferencia el Grupo Especial no estimó que su análisis de la relación causal debía atenerse servilmente a las afirmaciones del Miembro reclamante sobre el "producto subvencionado" y el producto "similar".[851] En lugar de ello, ese Grupo Especial concluyó, después de "analizar cuidadosamente esta cuestión" que "debemos hacer constataciones de perjuicio grave por separado para cada categoría de productos {lo que es} necesario por razones de coherencia analítica, es decir, que el alcance de nuestras conclusiones definitivas sobre el perjuicio grave coincidirá así con el alcance de nuestro análisis de la contención de la subida de los precios o de su reducción".[852]

4.497 Las CE aducen que esta evaluación objetiva debe basarse en gran medida en las características físicas de los productos, principalmente su número de asientos y su autonomía, y en la manera en que esas diferencias se perciben en el mercado.[853] Afirman que este análisis basado en el mercado es coherente con la nota 46 del Acuerdo SMC.[854] Esa disposición requiere que el producto "similar" tenga, entre otras cosas, "características muy parecidas a las del producto considerado", como confirmó el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Indonesia - Automóviles*.[855] En aquella diferencia, el Grupo Especial hizo además hincapié en que "innumerables diferencias entre los automóviles de pasajeros y ... la determinación de las líneas divisorias adecuadas entre ellos ... no justifica amontonar todos esos productos, cuando sus diferencias son tan espectaculares".[856] Las CE aducen que el Grupo Especial, al igual que el encargado del asunto *Indonesia - Automóviles*, debe tener en cuenta las percepciones de Boeing, Airbus, las aerolíneas, las empresas de arrendamiento y los expertos de la rama de producción de LCA por lo que respecta a los diversos mercados de LCA, y apoyarse en ellas.[857]

---

[846] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1523-1550; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 711.

[847] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 737-743; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 352 y 353.

[848] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafos 404-419.

[849] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 737-742.

[850] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafos 409 y 410.

[851] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafo 409.

[852] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafo 409.

[853] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafos 404-419.

[854] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafo 409.

[855] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafo 417; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1520.

[856] CE, respuestas a las preguntas 128-130 del Grupo Especial, párrafo 417.

[857] CE, respuesta a la pregunta 129 del Grupo Especial, párrafos 437-441.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.498 Las CE aducen además que una decisión relativa al producto subvencionado y el producto similar debe hacer que tengan sentido no sólo las similitudes físicas requeridas por la nota 46, sino también el que esos productos realmente compitan o no entre sí.[858] En *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* el Órgano de Apelación confirmó que "dos productos se encuentran en el mismo mercado si están en competencia efectiva o potencial en ese mercado".[859] Por tanto, cabe razonablemente considerar que aeronaves supuestamente subvencionadas se encuentran en el mismo mercado si están en competencia efectiva o potencial entre ellas.[860] Según las CE, el recurso de los Estados Unidos a la jurisprudencia en materia antidumping, en particular el asunto *Estados Unidos - Madera blanda*, por lo que respecta a la definición del producto "similar" no tiene en cuenta que el principal objetivo de una alegación de efectos desfavorables en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC es el efecto de las subvenciones en la competencia real o potencial en mercados geográficos y/o de productos específicos.[861]

4.499 Por último, las CE aducen que en cualquier caso el análisis de la relación causal debe realizarse sobre la base de agrupamientos adecuados de productos que compiten en los mercados pertinentes.[862] En efecto, las CE observan que los Estados Unidos presentan sus propios argumentos sobre la relación causal basados en las campañas de venta remitiéndose en gran medida a exactamente los mismos grupos de productos y mercados a que aluden las Comunidades Europeas.[863] En última instancia, la determinación de si las subvenciones tienen o no tienen efectos debe hacerse examinando su repercusión en la competencia real entre las LCA de Airbus y las de Boeing.[864] Esa competencia real tiene lugar en los mercados competitivos de LCA identificados por las CE.

d) Daño importante

4.500 Las CE aducen que una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 conlleva dos etapas acumulativas: en primer lugar, una evaluación de si la rama de producción nacional de otro Miembro está sufriendo un "daño importante", y, en segundo lugar, si el daño importante identificado en la primera etapa es consecuencia del "empleo de cualquier {} ... subvenci{ón}".[865]

4.501 Las CE aducen que, dada la falta de cualquier prueba creíble sobre un daño importante sufrido por Boeing en los períodos 2001-2007 ó 2004-2007, no es preciso que el Grupo Especial pase a la segunda etapa de la investigación, es decir, si el daño importante fue o no causado por los efectos de las supuestas subvenciones.[866] Las CE explican que, a efectos de su alegación de daño importante, los Estados Unidos están de acuerdo con las CE y adoptaron debidamente un doble planteamiento, es decir, trataron primero de demostrar la existencia de un daño importante para Boeing, y en una segunda etapa trataron de demostrar que ese daño importante fue causado por las supuestas

[858] CE, respuesta a la pregunta 129 del Grupo Especial, párrafo 442; CE, respuestas a las preguntas 128 y 130 del Grupo Especial, párrafos 406 y 411-414.
[859] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1518; CE, respuestas a las preguntas 128 y 130 del Grupo Especial, párrafo 406.
[860] CE, respuestas a las preguntas 128 y 130 del Grupo Especial, párrafo 406.
[861] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1518; CE, respuestas a la pregunta 129 del Grupo Especial, párrafos 423-427; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 751-753.
[862] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1518 y 1519; CE, respuestas a las preguntas 128 y 130 del Grupo Especial, párrafos 408-410.
[863] CE, respuestas a las preguntas 128 y 130 del Grupo Especial, párrafo 413, *donde se cita* Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 779-787, 804 y 806-808.
[864] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1518 y 1519; CE, respuestas a las preguntas 128 y 130 del Grupo Especial, párrafos 408-410.
[865] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2146.
[866] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 195.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvenciones.[867] Según las CE, esto significa que si no hay en el presente un "empeoramiento del estado de la rama de producción nacional" no es preciso que el Grupo Especial evalúe "qué factores causaron" esa situación, entre ellos las supuestas subvenciones.[868]

4.502 Las CE se remiten a sus argumentos de que el Grupo Especial está obligado a evaluar la existencia de efectos desfavorables *actuales* de las supuestas subvenciones. Por tanto, según las CE, los Estados Unidos deben demostrar la existencia de un daño importante *actual* basándose en los datos completos y fiables más recientes de que se disponga. Las CE sostienen que se dispone de datos completos y fiables sobre la situación de Boeing hasta el final de 2007.[869] En consecuencia, los Estados Unidos no pueden cumplir su obligación de demostrar la existencia de un daño importante basándose exclusivamente en datos correspondientes al período 2001-2004.[870]

4.503 Las CE presentan numerosas pruebas para demostrar que Boeing no está sufriendo actualmente un daño importante o una amenaza de daño importante.[871] En el siguiente cuadro, preparado por las CE, se resumen los datos relativos a los resultados financieros y comerciales de Boeing:

Tendencias en las operaciones LCA de Boeing - 2001-2007[872]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**Cambio (2004-2007)**
Ventas (pedidos de LCA)	316	251	249	277	1.025	1.052	1.421	+414%
Participación en el mercado mundial (por LCA)	50%	47%	47%	45%	51%	56%	50%	+5%
Participación en el mercado mundial (por número de asientos)	41%	51%	35%	46%	55%	59%	49%	+3%
Participación en el mercado estadounidense (por LCA)	48%	59%	43%	35%	57%	69%	50%	+15%
Participación en el mercado estadounidense (por número de asientos)	47%	54%	40%	33%	55%	73%	51%	+18%
Volumen de pedidos pendientes contratados al final del año (millones de dólares EE.UU.)	75.850	68.159	63.929	70.449	124.132	174.276	255.200	+262%

[867] CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 273-275; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 241 del Grupo Especial, párrafos 95 y 96.
[868] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 195.
[869] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafos 192-200.
[870] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 194.
[871] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2137-2246.
[872] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240, cuadro en el párrafo 199.

ICC suprimida donde se indica [***]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**Cambio (2004-2007)**
Unidades pendientes de entrega al final del año (LCA)	1.228	1.098	1.066	1.058	1.796	2.455	3.427	+224%
Producción (entregas de LCA)	527	381	281	285	288	396	440	+54%
Ingresos netos (millones de dólares EE.UU.)	1.911	2.107	707	753	1.432	2.733	3.584	+376%
Margen de explotación	5,45%	7,41%	3,31%	3,78%	6,70%	9,60%	10,74%	+184%
Rendimiento de los activos (División LCA únicamente)	15,9%	20,2%	8,1%	10,2%	19,9%	26,5%	31,2%	+206%
Rendimiento de los activos (método de los Estados Unidos)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Flujo de caja (millones de dólares EE.UU.))	2.244	2.345	977	839	1.206	2.158	2.943	+251%
Empleo, aplicando exclusiones de los Estados Unidos enero diciembre	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**
Salario por empleado	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	n/a	n/a
Utilización de la capacidad	n/a	n/a	n/a	~100%	~100%	~100%	~100%	-
Productividad (miles de dólares EE.UU.)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

4.504 Las CE explican que la obligada evaluación de la situación global de la rama de producción nacional, como demuestran los datos arriba expuestos, establece que Boeing no está sufriendo *en el presente* un daño importante.[873] Los datos correspondientes al período 2004-2007 demuestran que el negocio de LCA de Boeing sigue siendo muy activo, ya que Boeing alcanzó niveles de beneficio sin precedentes (un aumento del 184 por ciento de los beneficios de explotación), niveles de pedidos sin precedentes (un aumento del 414 por ciento) y un volumen de pedidos pendientes sin precedentes (un aumento del 224 por ciento). A la luz de esos datos, las CE aducen que la descripción que los Estados Unidos hacen de "la lamentable situación de la rama de producción nacional"[874], que los Estados Unidos atribuyen a "la disminución de los ingresos debida a una reducción espectacular de

[873] CE, respuesta a la pregunta 261 del Grupo Especial, párrafos 82-94; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 242 del Grupo Especial, párrafos 230-232.

[874] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 241 del Grupo Especial, párrafo 96; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 205.

ICC suprimida donde se indica [***]

los volúmenes de producción y venta y a la reducción de los precios por unidad"[875], no guarda la menor relación con la realidad.[876]

4.505 Las CE explican que estos datos financieros y sobre ventas actuales ponen de manifiesto que Boeing no está sufriendo en el presente un daño importante ni una amenaza de daño importante.[877] En particular, las CE destacan que, con pedidos de 3.427 aeronaves, el volumen de pedidos pendientes de Boeing en 2007 -casi ocho veces el número total de aeronaves Boeing producidas en 2007- demuestra que esta robusta salud no es algo temporal.[878] Además de los datos empíricos arriba expuestos, las CE citan las observaciones del anterior Vicepresidente de Comercialización de Boeing, Randy Baseler, en las que describía el futuro del negocio de LCA de Boeing en los siguientes términos optimistas: "el futuro es tan brillante que tengo que llevar gafas de sol".[879]

4.506 Las CE aducen asimismo que los datos correspondientes a 2006 proporcionados por los Estados Unidos también corroboran la inexistencia de daño importante en ese año.[880] Destacan además que los Estados Unidos han reconocido que "la situación de la rama de producción nacional ha mejorado con posterioridad al establecimiento del Grupo Especial"[881], a mediados de 2005, y explican que esa declaración significa que los Estados Unidos aceptan que en el presente Boeing no está sufriendo un daño importante.[882]

4.507 Las CE aducen que, al no estar sufriendo Boeing un daño importante, no es preciso que el Grupo Especial pase a la segunda etapa de la investigación, es decir, si el daño importante fue causado por los efectos de las supuestas subvenciones.[883]

4.508 En cualquier caso, las CE aducen que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de una relación causal, y que los argumentos de las CE con los que se refuta la existencia de las diversas formas de daño grave serían igualmente aplicables para refutar la existencia de cualquier relación causal entre las supuestas subvenciones y el supuesto daño importante.[884]

4.509 Las CE observan, por último, que los Estados Unidos proporcionaron datos relativos a las operaciones LCA de Boeing en su conjunto, pero no han proporcionado datos relativos a cada una de las industrias nacionales estadounidenses, en realidad separadas, que producen LCA para los diversos mercados de productos separados de que se trata, a saber, el mercado de LCA de pasillo único de 100-200 asientos, el mercado de LCA de 200-300 asientos, el mercado de LCA

[875] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 241 del Grupo Especial, párrafo 96; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 205.

[876] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 205.

[877] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2137-2246; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1175-1193; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 293-310; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafos 192-220; CE, respuesta a la pregunta 261 del Grupo Especial, párrafos 82-94.

[878] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, cuadro en el párrafo 199; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 33.

[879] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2234.

[880] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 197.

[881] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 197.

[882] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 197.

[883] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2146-2148.

[884] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2138, 2148-2158 y 2260-2324.

ICC suprimida donde se indica [***]

de 300-400 asientos, y el mercado de LCA de 400-500 asientos.[885] Según las CE, los Estados Unidos, por esa misma razón, no han acreditado *prima facie* que las supuestas subvenciones causan un daño importante.[886]

e) Relación causal

i) Magnitud de la subvención

4.510 Las CE aducen que los argumentos de los Estados Unidos sobre la relación causal eluden la cuestión crucial de la magnitud *actual* y la antigüedad de las supuestas subvenciones.[887]

4.511 Las CE destacan que varios grupos especiales y el Órgano de Apelación de la OMC han hecho reiteradamente hincapié en la importancia que la determinación de la magnitud de la subvención tiene para una evaluación objetiva de una alegación de efectos desfavorables. Concretamente, el Órgano de Apelación explicó que "la magnitud de la subvención es un factor importante" para determinar si una subvención causa efectos que son remediables con arreglo a lo dispuesto en la Parte III del Acuerdo SMC.[888] En *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* el Órgano de Apelación también constató que "un grupo especial debería tener en cuenta la magnitud de la subvención impugnada", y que "en muchos casos puede ser difícil decidir esa cuestión {si se causan efectos desfavorables} si no se ha realizado una evaluación de ese tipo".[889] El Órgano de Apelación mantuvo además que "en igualdad de circunstancias, cuanto menor sea la subvención otorgada a un determinado producto, menor será el grado en que afecte a los costos o los ingresos del beneficiario, y menor será su probable efecto en los precios que cobra el beneficiario por el producto".[890] A su vez, el Grupo Especial a cargo del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* constató que "con el transcurso del tiempo, los efectos de una subvención pueden disminuir. Por ejemplo, una subvención otorgada hace 9 ó 10 años indudablemente tendría una posibilidad menor de influir sobre las decisiones de los productores ahora que hace ocho años".[891]

4.512 Las CE sostienen que los Estados Unidos hacen caso omiso de esa jurisprudencia y no especifican la magnitud anual o por aeronave de las supuestas subvenciones durante el período de referencia pertinente. Destacan que los Estados Unidos ni siquiera han establecido que el beneficio de las subvenciones realmente se transfirió a Airbus SAS. La teoría de la relación causal de los Estados Unidos requiere que se demuestre que, a pesar de las transferencias de acciones que llevaron a la extinción de las subvenciones, las extracciones de efectivo y el transcurso del tiempo, las subvenciones (que en su mayor parte se otorgaron hace decenios) proporcionan a Airbus SAS el colchón financiero necesario para causar efectos desfavorables actuales.[892]

4.513 Según las CE, el hecho de que los Estados Unidos se hayan abstenido de especificar las magnitudes anuales o por aeronave de las subvenciones es significativo. Las CE explican que evaluaron la magnitud de las supuestas subvenciones FEM y para investigación y tecnología a Airbus y sus empresas predecesoras sobre la base de la metodología CVD de los Estados Unidos, comunicada por Boeing, y sobre la base de referencias exageradas utilizadas por los Estados

[885] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 220; CE, respuesta a la pregunta 225 del Grupo Especial, párrafos 571-592.
[886] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2137.
[887] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1569.
[888] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1571 y 1576-1585.
[889] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1576.
[890] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1577.
[891] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 947.
[892] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 931; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 156.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos.[893] Incluso con esas referencias exageradas, los resultados del análisis efectuado por las CE demuestran que la magnitud de cualesquiera subvenciones "vinculadas" y asignadas a la familia de LCA A320, A330 y A340 es de nivel *de minimis*, es decir, significativamente inferior al 1 por ciento *ad valorem*. Combinados con el hecho de que la mayoría de las supuestas subvenciones se otorgaron hace 15-25 años, los niveles *de minimis* de esas subvenciones no podían en modo alguno causar los supuestos efectos desfavorables.[894] Por tanto, aducen las CE, la magnitud de esas subvenciones pone claramente de manifiesto la inexistencia de efectos desfavorables actuales.[895]

4.514 Las CE observan que los Estados Unidos, en lugar de presentar pruebas de alguna magnitud de la supuesta subvención por aeronave, en la primera audiencia presentaron al Grupo Especial una cifra de subvención muy superior a los 100.000 millones de dólares EE.UU. que supuestamente representaba el *valor actual* de los beneficios para cualquiera de las empresas receptoras. Junto con su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos proporcionan al Grupo Especial un informe de sus consultores económicos, NERA, que concluye que el valor actual a diciembre de 2006 de las supuestas subvenciones FEM fue de entre 122.000 y 205.000 millones de dólares EE.UU.[896]

4.515 Las CE aducen que el planteamiento de los Estados Unidos que los llevó a calcular primero 100.000 millones de dólares y después 200.000 millones de dólares en beneficios actuales para Airbus SAS, está fundamentalmente viciado.[897] Según las CE, los Estados Unidos, en lugar de evaluar la magnitud de las supuestas subvenciones causantes de efectos desfavorables de las que Airbus SAS puede disponer actualmente (o en algún otro momento, en el que supuestamente se causaron efectos desfavorables), presentan información viciada de lo que a su juicio representa el *valor actual* de todas las supuestas subvenciones FEM jamás otorgadas. Es decir, los Estados Unidos llegan a la enorme y poco realista cifra de subvenciones que alegan aplicando el interés compuesto a supuestas subvenciones que se remontan al decenio de 1970, como si las supuestas subvenciones reposaran en una cuenta bancaria virtual, sin ser utilizadas y acumulando perpetuamente intereses compuestos. Las CE explican que con arreglo a ese método estadounidense del interés compuesto, los beneficios calculados *aumentan* con el paso del tiempo, *ad infinitum*, atribuyendo así la mayor repercusión competitiva actual a las medidas más antiguas. Los préstamos FEM proporcionados en el decenio de 1970 y a principios del decenio de 1980 para los programas A300 y A310 -aeronaves que ya no se producen- representan aproximadamente el 70 por ciento de los supuestos 200.000 millones de dólares EE.UU. en beneficios actuales de las subvenciones alegados por los Estados Unidos.[898]

4.516 Las CE consideran que los resultados a que llegan los Estados Unidos son manifiestamente absurdos e incompatibles con la jurisprudencia de los grupos especiales y el Órgano de Apelación. Aducen que al aplicar el interés compuesto, en lugar de asignar y distribuir subvenciones otorgadas hace decenios, el método utilizado por los Estados Unidos es incompatible con la Parte III del Acuerdo SMC, que se basa en la "utilización" de las subvenciones y no en operaciones bancarias virtuales.[899] Como tal, es incluso incompatible con la propia teoría de la relación causal propugnada por los Estados Unidos, que se basa en la supuesta utilización de las subvenciones para emprender proyectos de LCA y proporcionar flujo de caja para su uso en campañas de venta, no en su depósito

[893] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1572.
[894] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 155; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1588-1633.
[895] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1575.
[896] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 381; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 916.
[897] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 923-971; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafos 63 y 64.
[898] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 923-971; *véanse también* CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafos 63 y 64.
[899] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 927 y 940-946.

ICC suprimida donde se indica [***]

en una cuenta bancaria. Concretamente, esa teoría afirma que las subvenciones supuestamente asociadas a los préstamos FEM proporcionan a Airbus SAS y a sus predecesores un "colchón" financiero que puede utilizar para lanzar aeronaves a precios más bajos. En otras palabras, la teoría de los Estados Unidos da por sentado que la empresa ha gastado y sigue gastando las subvenciones que recibe.[900] Por último, las CE sostienen que el método del interés compuesto aplicado por los Estados Unidos contradice toda lógica económica, ya que arroja supuestas cuantías de subvención que son muchas veces mayores que la actual capitalización en el mercado y los activos netos de la empresa matriz de Airbus SAS, EADS.[901]

4.517 Las CE sostienen que los Estados Unidos, al tiempo que aducen que las supuestas subvenciones proporcionan a Airbus un "colchón" de flujo de caja, lo que le permite rebajar los precios de las aeronaves, no cuantifican la magnitud por aeronave de ese supuesto colchón.[902] Aducen que los supuestos efectos actuales en el flujo de caja, una vez cuantificados, son *de minimis* -en 2007, por ejemplo, fueron considerablemente inferiores al 1 por ciento- y similares a la cuantía obtenida mediante la aplicación del método CVD de Estados Unidos/Boeing. Según las CE, esto es cierto con independencia de que se aplique la exagerada referencia Ellis de los Estados Unidos o la referencia correcta desarrollada por el profesor Whitelaw, y con independencia de que las supuestas subvenciones se traten debidamente como vinculadas a programas específicos o se traten indebidamente como no vinculadas. La magnitud actual resultante de la subvención por aeronave en 2007 es demasiado pequeña para causar efectos desfavorables actuales a los intereses de los Estados Unidos.[903]

4.518 Las CE responden también a la afirmación de los Estados Unidos de que los beneficios en forma de flujo de caja derivados de los préstamos FEM superaron los beneficios de EADS en el período 1997-2007. Explican que los Estados Unidos, al hacer esa comparación, se apoyan erróneamente en el principal del préstamo, en lugar de cualquier beneficio derivado de los supuestos tipos de interés inferiores a los que prevalecían en el mercado. Las CE destacan además que los Estados Unidos se equivocan en su cálculo al analizar los beneficios de EADS, en lugar de los beneficios de Airbus SAS, y al comparar la corriente real de beneficios de EADS con una supuesta corriente de beneficios en efectivo basada en las entregas de aeronaves previstas en el estudio de viabilidad original del decenio de 1980 en lugar de las entregas *reales*. Las CE explican que, una vez corregidos esos errores de los Estados Unidos, queda demostrado que los supuestos beneficios en forma de flujo de caja relacionados con los préstamos FEM son muy inferiores al 1 por ciento de los ingresos de Airbus SAS, es decir, *de minimis*.[904]

4.519 Las CE aducen además que los Estados Unidos, para demostrar la existencia de efectos remediables de las supuestas subvenciones, tienen que demostrar que, de no existir éstas, Airbus no podría haber fijado o no habría fijado los precios de sus LCA como lo hizo.[905] Sostienen que el cálculo corregido del flujo de caja demuestra que la supresión de las supuestas subvenciones a lo largo de los últimos siete años habría permitido a Airbus SAS fijar los precios exactamente de la misma manera, y obtener rendimientos suficientes para sufragar sus costos de capital.[906]

---

[900] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 933.
[901] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 928 y 953-962.
[902] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 916.
[903] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1015 y 1016-1024; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafos 56-62.
[904] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 48-50.
[905] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 48.
[906] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 54.

ICC suprimida donde se indica [***]

Concretamente, si se supone que Airbus, en lugar de transferir el supuesto beneficio de flujo de caja a sus clientes mediante una reducción de los precios, lo retuvo como un aumento de ganancias de sus accionistas, el efecto de la supresión de esos beneficios en forma de flujo de caja en los ingresos de Airbus a lo largo del período 2001-2007 fue insignificante. El rendimiento medio sobre el capital de Airbus SAS durante ese período se mantuvo en un nivel constante de aproximadamente el 13 por ciento incluso después de esa reducción de los ingresos. Subsidiariamente, si Airbus realmente transfirió todos los beneficios a sus clientes en forma de precios rebajados (es decir, sin que ello afectara a sus ingresos), cualesquiera beneficios actuales derivados de esas reducciones de precios serían demasiado pequeños para causar los efectos desfavorables actuales alegados por los Estados Unidos.[907]

4.520 Las CE sostienen, por último, que los Estados Unidos, en lugar de cuantificar la magnitud por aeronave de cualesquiera supuestas subvenciones que beneficiaran a LCA de Airbus, recurren indebidamente a añadir el término "subvencionado" a cada LCA de Airbus y a utilizarlo como base para alegar la existencia de una relación causal. Aunque ese planteamiento es comprensible como táctica, habida cuenta de la magnitud *de minimis* de las supuestas subvenciones, desde una perspectiva jurídica es insuficiente para demostrar la existencia de la relación causal requerida entre las supuestas subvenciones y las supuestas formas específicas de efectos desfavorables.[908]

ii) Las teorías estadounidenses de la relación causal

4.521 Las CE sostienen que los Estados Unidos, para satisfacer los requisitos establecidos en el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, tienen que demostrar la existencia de la necesaria "relación genuina y sustancial de causa a efecto" entre las supuestas subvenciones y las formas específicas de efectos desfavorables enumeradas en esas disposiciones.[909] Esto obliga a demostrar que de no existir las supuestas subvenciones los precios actuales de Boeing serían más altos[910], Boeing vendería actualmente bastantes más aeronaves[911], o la actual cuota de mercado de Boeing en mercados específicos sería significativamente mayor.[912] Según las CE, los Estados Unidos no han satisfecho esos requisitos. Concretamente, las CE aducen que los Estados Unidos no han establecido la existencia de una relación causal en el marco de: i) sus argumentos relativos a la relación causal basados en los lanzamientos de productos en el pasado[913], ii) sus argumentos relativos a la relación causal basados en el flujo de caja[914], y iii) cualquier posible "acumulación" de las dos teorías de la relación causal que han desarrollado.[915]

[907] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 50-57.
[908] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 398.
[909] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 35-38.
[910] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1798-1819, 1999 y 2058-2064; CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafos 314-321; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 39-42.
[911] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1820-1834 y 2058-2064.
[912] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1933-1948, 2024-2036 y 2058-2064.
[913] Segunda comunicación escrita, párrafos 837-914; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 364 y 365 y 403-408.
[914] CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 276-284.
[915] CE, observaciones sobre las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 230, 231 y 232 del Grupo Especial, párrafos 26-95.

ICC suprimida donde se indica [***]

La teoría estadounidense de la relación causal basada en el lanzamiento de productos en el pasado

4.522 Las CE responden a lo que los Estados Unidos denominan su argumento "primario" relativo a la relación causal -es decir, que los préstamos FEM permitieron lanzar todos los productos de Airbus a lo largo de un período de cuatro decenios, y que esos lanzamientos de productos supuestamente crearon una "oferta adicional" que está causando daños competitivos a Boeing.[916] Según las CE, los Estados Unidos, para que sus argumentos prevalezcan, deberán establecer una relación causal entre la supuesta "oferta adicional" y las formas específicas de efectos desfavorables actuales enumeradas en el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, entre ellas una significativa contención de la subida o reducción de los precios, casos específicos de pérdidas significativas de ventas y subvaloración de precios, y desplazamiento u obstaculización que supongan un perjuicio grave.[917] Las CE sostienen que el argumento estadounidense de la "oferta adicional" basado en los lanzamientos de productos en el pasado no satisface esa obligación.

4.523 Las CE aducen, en primer lugar, que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de efectos desfavorables *actuales*, es decir que *hoy en día* Boeing estaría en mejores condiciones si tuviera un competidor que no fuera Airbus, y si no existieran Airbus y los productos que ha lanzado a lo largo de los últimos cuatro decenios.[918] Sostienen que, en la práctica, la expresión "hoy en día" alude al período que terminó al final de 2007.[919] Según las CE, los Estados Unidos reconocen que de no existir Airbus y sus diversos productos LCA, Boeing tendría que hacer frente a una competencia activa en los mercados de LCA a lo largo de los diversos períodos de referencia identificados por cada parte.[920] Las CE sostienen que la presencia reconocida de un competidor de Boeing viable significa que Boeing perdería un número sustancial de ventas, que obtendría mucho menos del 100 por ciento de cuota de mercado, y que -como reconocen los Estados Unidos- la competencia tendría por efecto una reducción de los precios.[921] Sobre ese telón de fondo, las CE aducen que los Estados Unidos no han demostrado que haya una diferencia significativa -equivalente a efectos desfavorables- entre la competencia reconocida de un competidor distinto de Airbus a la que Boeing tendría que hacer frente en los mercados de LCA y los actuales mercados de LCA, en los que existen Airbus y sus diversas LCA.[922]

4.524 En segundo lugar, las CE aducen que, con muy pocas excepciones, los Estados Unidos no tratan de atribuir casos específicos de pérdidas de ventas, subvaloración de precios, contención de la subida o reducción de los precios y desplazamiento u obstaculización a los supuestos efectos del lanzamiento de productos.[923] Los Estados Unidos citan cuatro casos en los que esos supuestos efectos dieron lugar a pérdidas de ventas. Sin embargo, incluso en esos pocos casos -a saber, las campañas de venta del A340-500/600 (Thai Airways)[924] y el A380 (Singapore Airlines, Qantas y Emirates)[925]- las CE explican que las pruebas refutan las alegaciones de los Estados Unidos por una sencilla razón: demuestran que las supuestas subvenciones FEM para esos productos no contribuyeron de manera

[916] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 665, 758, 762, 755-795 y 837-869.
[917] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 755-795.
[918] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 837-857.
[919] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1468-1506; CE, respuesta a la pregunta 115 del Grupo Especial, párrafos 334-354; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 343-349.
[920] CE, respuesta a la pregunta 209 del Grupo Especial, párrafos 462-464.
[921] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1391 y 1396-1400.
[922] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 858-869.
[923] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 755-762 y 796-798.
[924] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2198-2211.
[925] CE, respuesta a la pregunta 291 del Grupo Especial, párrafo 196.

ICC suprimida donde se indica [***]

importante al lanzamiento de ninguna de esas aeronaves.[926] Así pues, los Estados Unidos no han demostrado en qué forma los efectos del lanzamiento de *productos* -en forma de atributos de productos, rápida disponibilidad, aumento de la oferta, etc.- han dado lugar a casos específicos de daño competitivo.

4.525 Basándose en cualquiera de esas dos deficiencias de la teoría estadounidense de la relación causal, el Grupo Especial debe poner fin a su análisis y constatar la inexistencia de una relación causal.[927] No obstante, las CE también abordan el contenido de los argumentos de los Estados Unidos. Como núcleo del argumento estadounidense relativo a la relación causal basado en el lanzamiento de productos en el pasado, las CE identifican un análisis económico (el "informe Dorman") que supuestamente demuestra que *de no ser* por los préstamos FEM no existirían LCA de Airbus.[928] Las CE sostienen que determinados supuestos claves en los que se basa el informe Dorman no son realistas y tienen por consecuencia una gran subestimación de los rendimientos financieros previstos del programa de LCA, como se explica en un informe del profesor Wachtel.[929] Esto hace que el modelo Dorman sea hipersensible a pequeños cambios en los costos o ingresos presupuestados.

4.526 Las CE presentan otro análisis que respalda la constatación del profesor Wachtel. Ese otro análisis, según las CE, demuestra que las predicciones de bajos ingresos, beneficios y rendimiento financiero del modelo del Sr. Dorman se basan en el supuesto obsoleto de 850 entregas durante la vida de un programa de aeronaves de fuselaje amplio del medio del mercado supuestamente "típico" iniciado en 2004 con costos de desarrollo estimados en aproximadamente 10.000 millones de dólares. Según las pruebas proporcionadas por las CE, el número de entregas previstas debería haber sido de entre 1.400 y 1.750 aeronaves, y no de 850.[930] Las CE observan que la propia Boeing contradijo públicamente la estimación de entrega del Sr. Dorman cuando anunció que su nueva aeronave, el 787 -que encaja con exactitud en los criterios del Sr. Dorman- se lanzó con previsiones de entrega de 1.750 aeronaves.[931]

4.527 Las CE sostienen que si el modelo del Sr. Dorman se emplea con un supuesto más realista, pero aun así prudente, de 1.375 entregas de aeronaves, resulta en previsiones de rendimiento del programa que son sólidas y **[***]**.[932] Observan que el presupuesto de capital para el A380, preparado por la empresa antes del lanzamiento de la aeronave en diciembre de 2000, concluyó que el rendimiento más probable del programa A380 era **[***]**.[933] Observan que en el presupuesto de capital se destaca que si no se dispusiera de FEM para el A380 habría **[***]**.[934] En contraste, el Sr. Dorman constata que el rendimiento se reduciría a la mitad.[935] Al igual que el Sr. Dorman, **[***]**. Sin embargo, en contraste con las conclusiones del Sr. Dorman, **[***]** de un [[ICSS]] costo de capital, es decir, la inversión sigue siendo viable.[936] Las CE se apoyan también en los estudios de presupuesto de capital para el A330-200 y el A340-500/600 para demostrar lo mismo.[937]

---

[926] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 35.
[927] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 755-795.
[928] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2306-2316.
[929] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 796-836.
[930] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 799-821.
[931] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 814.
[932] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 817.
[933] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 767-780.
[934] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 767.
[935] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 803.
[936] Primera declaración confidencial final de las CE, párrafos 35-38.
[937] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 781-794.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.528 Por tanto, en contraste con la teoría Dorman, la evaluación subyacente en las decisiones de lanzamiento reales de Airbus GIE/SAS con respecto al A330-200, el A340-500/600 y el A380, y la probable evaluación por Boeing por lo que respecta a su decisión de lanzar el 787, **[***]**.[938] En consecuencia, las CE sostienen que el Sr. Dorman -a petición de Boeing- preparó para este procedimiento un modelo que hace que el logro de un rendimiento viable del programa LCA en todas las circunstancias, salvo las más fortuitas, esté supeditado a la obtención de condiciones FEM extremadamente favorables.[939] Dados los poco realistas supuestos del informe Dorman, sus conclusiones no pueden respaldar el argumento de los Estados Unidos de que, de no existir la FEM, ninguno de los productos Airbus se habría lanzado.[940]

4.529 Las CE también abordan los supuestos efectos de los préstamos FEM en dos grupos de lanzamientos de LCA, y cualesquiera repercusiones resultantes en la capacidad de los Estados Unidos de demostrar la existencia de una relación causal. Con respecto a los supuestos efectos del lanzamiento de productos en los lanzamientos de LCA de Airbus después del Acuerdo de 1992, las CE sostienen que las pruebas demuestran que no se dieron tales efectos. Según las CE **[***]** se habrían lanzado incluso sin préstamos FEM.[941] Las CE aducen que esos análisis constituyen las mejores y más pertinentes pruebas relativas a los aspectos económicos de cada decisión de lanzamiento, no han sido refutados por los Estados Unidos, y están respaldados por otras pruebas contemporáneas.

4.530 Las CE observan que los Estados Unidos tratan de impugnar esos análisis contemporáneos apoyándose en un conjunto de citas relativas a la supuesta incapacidad de Aérospatiale, uno de los cuatro fabricantes asociados, para financiar el A340-500/600 o el A380 sin préstamos FEM.[942] Explican que los Estados Unidos distorsionan el sentido y la importancia de esas declaraciones, que en cualquier caso no pueden refutar las pruebas cuantitativas proporcionadas en los estudios de viabilidad de la puesta en marcha concernientes a esos programas.[943] Las CE destacan que lo crucial es que esas declaraciones pasan por alto lo que los Estados Unidos aceptan, a saber, que Airbus podría haber recurrido a financiación de proveedores que comparten los riesgos como fuente alternativa de financiación, lo que significa que la supuesta incapacidad para obtener financiación no existía.[944]

4.531 Por lo que respecta a los supuestos efectos del lanzamiento de productos en LCA de Airbus antes del Acuerdo de 1992, las CE explican, a efectos de argumentación, que aunque Airbus no hubiera podido lanzar esos LCA anteriores a 1992, incluidos los lanzados en fechas tan pretéritas como el decenio de 1970, sin los préstamos FEM, ello no permitiría a los Estados Unidos demostrar la existencia de efectos desfavorables actuales, es decir, que la posición comercial *actual* de Boeing sería mejor de no ser por las supuestas subvenciones. Según las CE, esto se debe al hecho crucial de que los Estados Unidos reconocen que hoy en día habría competencia en los mercados LCA pertinentes aunque Airbus no existiera.[945] Las CE coinciden con los Estados Unidos en que esa competencia es lo que "mantiene bajos los precios".[946] Sostienen que los Estados Unidos, al aceptar la existencia de un duopolio competitivo sin presencia de Airbus, también aceptan que cada

[938] CE, Segunda comunicación escrita (ICSS), párrafos 45-71.
[939] CE, Primera declaración confidencial final, párrafos 35-38.
[940] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 664-666.
[941] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 763-795.
[942] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 767-791.
[943] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 767-791.
[944] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 781-782; 792-794.
[945] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 858-879.
[946] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 292 del Grupo Especial, párrafo 421.

ICC suprimida donde se indica [***]

duopolista obtendría aproximadamente la mitad de las ventas y la cuota de mercado; de lo contrario, la viabilidad comercial del otro competidor se vería negativamente afectada a largo plazo.[947]

4.532 En este contexto, las CE sostienen que los Estados Unidos, para demostrar la existencia de una relación causal, tendrían que demostrar en qué modo los precios y la cuota de mercado presentes de Boeing, frente a una competencia no subvencionada de empresas distintas de Airbus, diferirían de sus precios, ventas y cuotas de mercado presentes frente a la competencia de Airbus. Los Estados Unidos también tendrían que demostrar que esa "diferencia" de precios, ventas y cuotas de mercado satisface las condiciones de las formas específicas de efectos desfavorables enumeradas en el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6, es decir, que los precios, las ventas y la cuota de mercado actuales de Boeing serían significativamente mayores.[948]

4.533 Las CE aducen que una evaluación de la diferencia en la competencia entre Airbus y un hipotético competidor de Boeing no subvencionado es totalmente especulativa. Esto es así porque durante decenios los lanzamientos de productos de Boeing se ajustaron a los lanzamientos de productos de Airbus, y viceversa. Como consecuencia de ello, es imposible determinar cómo sería la competencia en los diversos mercados de productos de que se trata en una comparación hipotética con un competidor distinto de Airbus.[949] Por consiguiente, las CE aducen que los Estados Unidos obligan al Grupo Especial a adivinar cómo puede vincularse su principal argumento relativo a la relación causal, que guarda relación con lanzamientos de productos que tuvieron lugar *en el pasado*, hace 20-40 años, con su alegación de existencia de formas específicas de efectos desfavorables *actuales* resultantes de la supuesta subvaloración de precios por Airbus.[950] Los Estados Unidos pretenden que el Grupo Especial dé saltos especulativos injustificados que serían incompatibles con la obligación de constatar "una relación genuina y sustancial de causa a efecto"[951] con arreglo a lo dispuesto en el marco del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Esa especulación es también incompatible con la obligación del Grupo Especial, en virtud del artículo 11 del ESD, de hacer una evaluación objetiva de los hechos.[952]

4.534 Además, las CE destacan que, si en fecha tan pretérita como el decenio de 1970 la existencia y los lanzamientos de productos de Airbus les hubieran preocupado, los Estados Unidos podrían haber impugnado esos supuestos lanzamientos de productos logrados mediante subvenciones mucho antes, al amparo del párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1947, del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, o incluso del Acuerdo SMC cuando éste entró en vigor en 1995. En lugar de ello, los Estados Unidos optaron por negociar con las Comunidades Europeas el Acuerdo de 1992, en el que aceptaron expresamente la financiación FEM con sujeción a determinados términos y condiciones. Por consiguiente, debe impedirse a los Estados Unidos que hoy impugnen esos efectos que supuestamente tuvieron lugar en el pasado.[953]

4.535 Las CE aducen que, en todo caso, cualesquiera efectos de los productos serían poco duraderos.[954] Las LCA no mantienen una ventaja de rendimiento indefinidamente. En la dinámica industria de LCA las condiciones competitivas cambian con el tiempo y no permanecen estáticas a lo largo de un período de 20-37 años. Las CE explican que en un plazo medio de dos a tres años tras el lanzamiento de un Airbus supuestamente logrado gracias a las subvenciones cualquier ventaja de

[947] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 828-836, 837-857 y 858-869.
[948] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafos 314-321.
[949] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 837-914.
[950] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 837-914 y 858-869.
[951] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 35-38.
[952] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 839.
[953] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 659 y 855-857.
[954] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 870-912.

ICC suprimida donde se indica [***]

rendimiento de que disfrutara esa LCA era en la práctica eliminada por el lanzamiento de una LCA competidora por Boeing, y viceversa. Según las CE, una vez suprimidas esas ventajas competitivas, y con ellas la capacidad de un producto fabricado gracias a las subvenciones para causar efectos desfavorables, una subvención para el "lanzamiento" sólo puede causar efectos desfavorables, si alguno puede causar, mediante una fijación de precios facilitada por las subvenciones.[955]

4.536 Las CE observan, por último, que los Estados Unidos presentan tardíamente un estudio de los profesores Greenwald y Stiglitz. Los Estados Unidos utilizan este informe genérico en un intento de fortalecer sus argumentos relativos al lanzamiento de productos. Las CE explican, sin embargo, que el estudio no respalda la afirmación de los Estados Unidos de que la FEM causa efectos desfavorables actuales. Cuando se les pidió que abordaran un caso hipotético extremo de lanzamientos de productos facilitados por subvenciones, los autores llegaron a la evidente conclusión de que dichos lanzamientos tendrían efectos en la oferta y en los precios. Las CE observan, sin embargo, que los Estados Unidos, como era de esperar, no pidieron a los profesores Greenwald y Stiglitz que examinaran los elementos de hecho concretos del presente caso, incluidas las pruebas de que los lanzamientos posteriores a 1992 no dependieron de FEM. Observan además que, de manera análoga, el estudio Greenwald/Stiglitz no aborda otros factores críticos, como el paso del tiempo y sus efectos en las ventajas competitivas y la subsistencia de cualesquiera efectos de una subvención para el lanzamiento de productos, la magnitud decreciente de las subvenciones FEM o cualesquiera otros elementos que rompen la cadena causal en la presente diferencia. Esto hace que las conclusiones del estudio sean irrelevantes por lo que a ésta respecta.[956]

La teoría estadounidense de la relación causal basada en los efectos del flujo de caja sobre los precios

4.537 Las CE también respondieron a los argumentos de los Estados Unidos relativos a su segunda teoría general de la relación causal, la denominada teoría del "flujo de caja". Basándose en su teoría, los Estados Unidos afirman que las supuestas subvenciones aumentan el flujo de caja de Airbus GIE/SAS, lo que le permite recurrir a una estrategia de fijación agresiva de los precios que causa daños competitivos actuales a los intereses de Boeing y los Estados Unidos en forma de significativa contención de la subida o reducción de los precios, significativa subvaloración de precios, significativas pérdidas de ventas, desplazamiento u obstaculización, y perjuicios para la rama de producción nacional de los Estados Unidos.[957] Dado el carácter totalmente especulativo de la teoría de los Estados Unidos sobre lanzamientos de productos, y dado que los Estados Unidos recurren a la "subvaloración de precios" como pruebas en apoyo de sus alegaciones de perjuicio grave, las CE sostienen que los Estados Unidos tienen que demostrar: i) que las supuestas subvenciones permitieron a Airbus bajar los precios de sus aeronaves, ii) que Airbus tuvo la oportunidad y iii) el incentivo para utilizar las supuestas subvenciones para bajar los precios de sus aeronaves, y iv) que pruebas ulteriores sugieren que realmente lo hicieron.[958] Las CE observan que los Estados Unidos están de acuerdo en que "el mero hecho de que las subvenciones proporcionen a un receptor recursos en efectivo adicionales no es en y de por sí suficiente para demostrar la existencia de una relación causal entre la subvención y alguna forma concreta de perjuicio grave".[959]

[955] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 875-878.
[956] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafos 45-49.
[957] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 347-385; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 290 del Grupo Especial, párrafos 396-399.
[958] CE, respuesta a la pregunta 289 del Grupo Especial, 191-197.
[959] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 26.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.538 Las CE aducen que el principal fallo del argumento estadounidense sobre los efectos del flujo de caja sobre los precios es que los Estados Unidos no han demostrado que se disponía de una magnitud suficiente de subvención por aeronave que se utilizó en campañas de venta específicas para fijar agresivamente los precios durante el período de referencia.[960] Las CE sostienen que las pruebas demuestran concluyentemente que las supuestas subvenciones no tienen ningún efecto significativo sobre los precios.

4.539 Por lo que respecta a la capacidad de Airbus para rebajar los precios de sus aeronaves, las CE destacan la alegación de los Estados Unidos de que la supuesta subvención FEM otorga dos beneficios: i) un costo de capital más bajo y ii) reembolsos de FEM por debajo del precio de mercado con ocasión de la entrega de cada aeronave. Ninguno de esos supuestos "beneficios" puede sustentar una constatación de efectos actuales sobre los precios.[961]

4.540 Las CE observan que el primero de esos "beneficios" no es un "beneficio", y ni siquiera el efecto de una subvención. No es un beneficio porque la misma reducción de los riesgos y la consiguiente mejora de la clasificación crediticia pueden obtenerse mediante financiación en el mercado. Las CE explican que Boeing disfruta del mismo "beneficio" porque recurre mucho a proveedores con los que comparte los riesgos. Tampoco es un efecto de la subvención, porque el efecto de la financiación con distribución de riesgos en la mejora de la clasificación crediticia existe tanto si la financiación se concede en condiciones de mercado como si se concede por debajo de esas condiciones. En cualquier caso, las CE observan que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de ningún efecto sobre los precios derivado de la mejora de la clasificación crediticia, y mucho menos que esos efectos sobre los precios han sido causados por préstamos FEM supuestamente subvencionados.[962]

4.541 Las CE observan que todo el beneficio, de haberlo, radica en la diferencia entre el tipo de referencia y el rendimiento FEM previsto, segunda base de la alegación estadounidense relativa a los efectos sobre los precios. Las CE se remiten a sus argumentos sobre la magnitud de cualesquiera subvenciones, y observan que los Estados Unidos están de acuerdo en que la magnitud del beneficio es la reducción del coste marginal -medido como la diferencia entre lo que Airbus tendría que reembolsar en condiciones de mercado tras cada entrega específica de una aeronave y lo que efectivamente reembolsó-.[963] Las CE recuerdan que los Estados Unidos ni siquiera han cuantificado el aumento del flujo de caja derivado de la financiación a tipos inferiores a los del mercado de ventas actuales de aeronaves.[964] Las CE han realizado ese cálculo y afirman que demuestra que cualquier beneficio de los préstamos FEM para las aeronaves A320, A330 y A340 en el período 2004-2007 es o bien cero o bien *de minimis*, con independencia de que se mida sobre la base del método Estados Unidos/Boeing o del método estadounidense del flujo de caja.[965] Las CE aducen también que cualesquiera efectos sobre los precios de las supuestas subvenciones FEM sólo existen mientras siga

[960] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1010-1024, 1031-1034.
[961] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafos 4-13; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 54.
[962] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 55; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1036-1046.
[963] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 58.
[964] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 58.
[965] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1010-1024 y 1031-1034.

ICC suprimida donde se indica [***]

habiendo obligaciones de reembolso pendientes, lo que actualmente no ocurre en el caso del A300 y el A310, cuya producción se ha interrumpido, ni para pedidos del A320, el A330 o el A340-300.[966]

4.542 Las CE afirman que incluso si el Grupo Especial se basara en el supuesto extremo de que la magnitud del efecto sobre los precios era la cuantía total de cualquier subvención, la subvención por aeronave es sencillamente demasiado pequeña para causar efectos significativos sobre los precios. Y aun en ese caso, observan las CE, los Estados Unidos reconocen que los efectos sobre los precios serán menores que dólar-por-dólar.[967]

4.543 Las CE aducen además que incluso si Airbus dispusiera actualmente de un flujo de caja derivado de supuestas subvenciones, la empresa no tiene incentivos para utilizar cualesquiera supuestas subvenciones para bajar sus precios, habida cuenta de los elevados niveles actuales de demanda y del volumen importante y creciente de pedidos pendientes.[968] Además, en algunas de las campañas de venta impugnadas, Airbus ni siquiera tuvo la oportunidad de bajar su precio en respuesta a subvenciones disponibles, porque Airbus no participó en esas ventas.[969]

4.544 Por último, las CE recuerdan que en el contexto de sus argumentos relacionados con la magnitud de las subvenciones han establecido que Airbus podía y habría observado la misma conducta comercial durante el período 2001-2007 aunque no hubiera recibido las supuestas subvenciones. Así pues, las supuestas subvenciones no pueden haber modificado la conducta comercial de Airbus y, en consecuencia, no pueden ser la causa de ningún efecto desfavorable basado en los precios.[970]

Argumentos cumulativos estadounidenses por lo que respecta a la relación causal

4.545 Las CE observan que en varios casos los Estados Unidos esgrimen otros argumentos relativos a la relación causal que se basan en una acumulación de los efectos en el lanzamiento de productos y sobre los precios. Sin embargo, esos argumentos no son sino variaciones de sus dos argumentos constitutivos, y en consecuencia deben rechazarse por las mismas razones.[971]

iii) Perjuicio grave

4.546 Las CE aducen que los Estados Unidos, además de no haber establecido la existencia de una relación causal a nivel general, tampoco han cumplido su obligación de demostrar que los efectos de las supuestas subvenciones causaron los cuatro tipos de perjuicio grave alegados por los Estados Unidos -significativa subvaloración de precios, significativas pérdidas de ventas, contención de la subida o reducción significativas de los precios, y desplazamiento u obstaculización-. Las CE recuerdan la constatación del Órgano de Apelación de que "el efecto -{perjuicio grave}- debe ser resultado de una cadena de relación causal que está vinculada a la subvención impugnada".[972]

---

[966] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafos 59 y 60.

[967] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafos 55-62.

[968] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 390 y 391.

[969] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1064-1076.

[970] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 46-55.

[971] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 66.

[972] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 36.

ICC suprimida donde se indica [***]

Eventos intermedios y factores de no atribución

4.547 Las CE explican que, en términos generales, los Estados Unidos, en cada una de sus alegaciones de perjuicio grave, se abstienen de tener en cuenta varias circunstancias importantes en la evolución de los mercados de LCA que repercutieron de manera significativa en las ventas y los precios de las LCA de Airbus y de Boeing durante los períodos de referencia invocados por las partes.[973] Esas circunstancias se produjeron no sólo en el pasado, empezando por el lanzamiento de LCA de Airbus y de Boeing hace decenios, sino también en el período de referencia más reciente de 2004-2007. Las CE sostienen que esos "eventos intermedios" o factores de "no atribución", unidos al paso del tiempo[974] y a la magnitud decreciente de las subvenciones[975], tensan colectivamente, y después rompen, la relación causal entre los lanzamientos de LCA de Airbus y los supuestos efectos desfavorables actuales. Las CE consideran que esos eventos intermedios son una prueba más de que las teorías estadounidenses sobre "relación causal basada en el lanzamiento de productos en el pasado"[976] y el "flujo de caja"[977] no se sostienen. Más concretamente, esos eventos intermedios rompen la cadena causal para las diversas formas de perjuicio grave alegadas por los Estados Unidos -subvaloración de precios, contención de la subida/reducción de los precios, pérdidas de ventas, y desplazamiento/obstaculización-.[978] Las CE consideran que algunos de los eventos intermedios pertinentes que rompen la relación causal son los siguientes:

- Los propios lanzamientos de nuevas LCA de Boeing redujeron o eliminaron cualquier ventaja competitiva de que disfrutara Airbus en el momento de un lanzamiento de LCA supuestamente facilitado por subvenciones.[979] Las CE estiman que cualquier mejora de la ventaja competitiva basada en el rendimiento generado por los lanzamientos de LCA de Airbus fue poco duradera.[980] Aun suponiendo, a efectos de argumentación, que las supuestas subvenciones proporcionaron a Airbus GIE una ventaja competitiva sobre Boeing cuando se lanzaron los A300, A310, A320 y A340, las CE observan que por lo general Boeing respondió en un plazo de dos a tres años[981] con sus propias ventajas tecnológicas, que le permitieron recuperar cuota de mercado y, en algunos casos, incluso obtener una cuota de mercado dominante. Alegan que durante varios decenios esos lanzamientos reactivos de Boeing pusieron a Boeing en condiciones iguales o mejores que Airbus.[982]

- **Sustitución de versiones más antiguas de LCA de Boeing.** Las CE aducen que en el mercado de LCA de 200-300 asientos, el Boeing 767 ha sido en la práctica sustituido por el 787.[983] Aducen, de manera análoga, que las pruebas relativas al mercado de LCA de 400-500 asientos demuestran que en la práctica el 747-400 ha sido sustituido por el 747-8.[984] Además, en el mercado de LCA de 100-200 asientos,

[973] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2077-2136; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1090-1099 y 1148-1174.
[974] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1792-1794, 1799, 2019-2020 y 2073-2075.
[975] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1800-1805, 2019-2023 y 2073-2076.
[976] Segunda comunicación escrita, párrafos 837-914.
[977] CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 276-284; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 288, párrafos 347-385.
[978] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 870-914.
[979] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 33.
[980] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 877.
[981] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 877.
[982] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 870-878, 884, 891-893 y 901-906.
[983] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2010 y 2026.
[984] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1693-1700.

ICC suprimida donde se indica [***]

versiones anteriores del 737 han sido sustituidas por la familia 737NG. Las CE consideran que esos lanzamientos de nuevas LCA de Boeing, y no supuestas subvenciones concedidas a Airbus hace decenios, han sido la causa de cualesquiera efectos desfavorables para anteriores versiones de productos Boeing en los mismos mercados.[985]

- **Abandono de LCA por parte de Boeing.** Las CE observan que fue una decisión comercial de Boeing -y no la supuesta competencia subvencionada de Airbus- lo que llevó a poner fin al programa 757, tecnológicamente desfasado.[986] Observan, de manera análoga, que poco después de su fusión con McDonnell Douglas en 1997, Boeing decidió poner fin a la producción del MD-11 de 300-400 asientos, de deficiente rendimiento.[987] La producción de esas aeronaves Boeing se interrumpió mucho antes incluso del período de referencia propuesto por los Estados Unidos en esta diferencia.[988] En consecuencia, las CE consideran que, por lo que respecta a esas LCA de Boeing, los Estados Unidos no pueden alegar ahora -mucho después de que Boeing decidiera poner fin a la producción de esas LCA- que en el presente sufren perjuicios graves por lo que respecta a una LCA que una empresa estadounidense sacó del mercado.[989]

- **Abandono de LCA por parte de Airbus.** Las CE observan que desde 2003 Airbus ha ido eliminando gradualmente sus LCA A300 y A310.[990] Subrayan que programas de LCA abandonados -aunque se lanzaran hace decenios como efecto de supuestas subvenciones- no pueden causar efectos desfavorables actuales.[991]

- **Lanzamiento de nuevas LCA por Airbus.** Las CE aducen que el lanzamiento por Airbus de versiones nuevas o modificadas de LCA que o bien no están subvencionadas o que reflejan niveles mucho más bajos de supuesta subvención que anteriores LCA de Airbus disminuye los efectos de cualquier subvención anterior a Airbus.[992]

- **Enorme volumen de pedidos pendientes y poca voluntad -o incapacidad- de Boeing para satisfacer la demanda.** Las CE alegan que desde 2004 tanto Boeing como Airbus están experimentando un aumento exponencial y sostenido de pedidos, en particular en los mercados de LCA de pasillo único y 200-300 asientos.[993] Al final de 2007 el valor de los pedidos pendientes de BCA era de 255.000 millones de dólares, lo que representa muchas veces sus ingresos anuales y su capacidad de producción.[994] A pesar de los moderados aumentos de la capacidad de producción de Boeing, ese volumen de pedidos pendientes indica claramente que la empresa no puede satisfacer la demanda.[995] Las CE consideran, por consiguiente, que los Estados Unidos no pueden alegar efectos desfavorables actuales derivados de pérdidas de

[985] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2010.
[986] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 881-884.
[987] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 897-900.
[988] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 881-884 y 897-900.
[989] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 900.
[990] CE, Primera comunicación escrita, notas 1401 y 2011; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 890 y 891.
[991] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 879.
[992] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2010.
[993] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1361-1364.
[994] CE, respuesta a la pregunta 286 del Grupo Especial, párrafo 247.
[995] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 417.

ICC suprimida donde se indica [***]

ventas en el pasado cuando actualmente Boeing está produciendo a plena capacidad, lo que sugiere que todos los turnos de producción de las campañas en que supuestamente hubo perdida de ventas se han vendido posteriormente, tal vez a precios más altos.[996] Parece, en efecto, que la empresa está rechazando pedidos de su 737NG.[997] Las CE observan también que la propia Boeing impuso un límite a sus aumentos de capacidad de producción.[998] En esas circunstancias ninguna pérdida de ventas puede ser significativa, como requiere el párrafo 3 c) del artículo 6.

- **Aumento súbito de los precios del combustible.** El espectacular aumento de los precios del combustible para reactores desde finales de 2004, sostienen las CE, ha reducido en gran medida el atractivo en el mercado del cuatrimotor A340 en comparación con el bimotor Boeing 777.[999] Dado el dominio en el mercado del Boeing 777[1000], no hay motivo alguno para que los Estados Unidos aleguen efectos desfavorables por lo que respecta a ese producto. De manera análoga, el aumento súbito de los precios del combustible y la oferta por Boeing del 787, eficiente en el consumo de combustible, han reducido mucho el atractivo en el mercado de su 767, tecnológicamente desfasado.[1001]

4.548 Además, las CE consideran que por lo que respecta a cada una de las formas de perjuicio grave alegadas por los Estados Unidos se dan diversos factores de no atribución que son una prueba más de la inexistencia de cualquier relación causal. Esos factores se abordan en las siguientes secciones.

Respuestas de las CE a las alegaciones de subvaloración de precios formuladas por los Estados Unidos

4.549 Por lo que respecta a las alegaciones de los Estados Unidos sobre significativa subvaloración de precios, las CE observan que todas y cada una de las alegaciones de perjuicio grave formuladas por los Estados Unidos se basan en la afirmación de que Airbus subvaloró los precios de Boeing.[1002] Como consecuencia de esa supuesta subvaloración de precios, aducen los Estados Unidos, los precios de Boeing no pudieron subir o disminuyeron, Boeing supuestamente perdió ventas, y Boeing perdió cuota de mercado en terceros países.[1003]

4.550 En respuesta, las CE aducen que las alegaciones de subvaloración de precios formuladas por los Estados Unidos son inválidas por tres razones fundamentales: en primer lugar, a efectos de cualesquiera alegaciones al amparo de los párrafos 3 c) y 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC, los Estados Unidos no han demostrado que las LCA de Boeing que competían con LCA de Airbus no estaban subvencionadas.[1004] En segundo lugar, que los Estados Unidos no han demostrado, sobre la base de los precios reales de las LCA, que los precios de Airbus efectivamente subvaloraron los

[996] Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 308.
[997] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 864 y 865, 885-887 y 906.
[998] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 865; CE, respuesta a la pregunta 286 del Grupo Especial, párrafo 248.
[999] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 907.
[1000] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 907.
[1001] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2010, 2017 y 2018.
[1002] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1340, 1621, 1820 y 1821, 2058 y 2089.
[1003] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1798-1819, 1820-1834, 1933-1948, 1999, 2024-2036 y 2058-2064.
[1004] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1100-1137.

ICC suprimida donde se indica [***]

precios de las LCA de Boeing.[1005] Y en tercer lugar, que un análisis detallado de las pruebas de la campaña de venta demuestra la inexistencia tanto de subvaloración de precios como de cualquier relación causal entre las supuestas subvenciones de las CE y los precios de Airbus.[1006]

4.551 Las CE mantienen, en primer lugar, que las alegaciones de significativa subvaloración de precios formuladas por los Estados Unidos deben rechazarse porque los productos estadounidenses similares -LCA de Boeing- están subvencionados. Por tanto, los productos estadounidenses similares no satisfacen el requisito de ser "productos similares no subvencionados" establecido en el párrafo 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[1007]

4.552 Las CE aducen, en segundo lugar, que los precios reales de transacción son *cruciales* para que los Estados Unidos demuestren que Airbus subvaloró, es decir, ofreció un precio *más bajo* que Boeing.[1008] Observan que los Estados Unidos están de acuerdo en que "el análisis {de la subvaloración de precios} *tiene que basarse en pruebas relativas al precio real*, incluidos todos los elementos pertinentes en una transacción concreta".[1009]

4.553 Por consiguiente, las CE sostienen que en una alegación de subvaloración de precios lo que hay que determinar es si Airbus subvaloró el *precio* de Boeing, no si Airbus hizo una oferta de mayor *valor*.[1010] Consideran que los Estados Unidos combinan indebidamente los conceptos de precio y valor actual neto (VAN).[1011] Esto implica que la subvaloración de precios se demuestra simplemente mediante pruebas de que el cliente decidió hacer su pedido a Airbus debido al mejor valor de la oferta de Airbus.[1012]

4.554 Las CE explican que los datos sobre la fijación de precios constituyen el fundamento necesario para una evaluación de la subvaloración de precios, y que el mero hecho de demostrar que el VAN de la oferta de Airbus era mejor que el VAN de la oferta de Boeing no demuestra en y por sí mismo subvaloración de *precios*, salvo que se haya establecido que ningún factor no relacionado con el precio afectó al cálculo del VAN.[1013] Según las CE, en la rama de producción de LCA los factores no relacionados con el precio pueden desempeñar y desempeñan un papel importante en la evaluación del VAN por muchos clientes.[1014] Como explican el Sr. Muddle y el Sr. Scherer, el precio real de una aeronave no es sino uno de los muchos elementos que se tienen en cuenta, junto con muchos factores no relacionados con el precio, cuando un cliente evalúa el *valor* actual neto total de una oferta.[1015]

[1005] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 280-298.

[1006] CE, Primera comunicación escrita (ICSS), 1829-1833, 1837-1842, 1844-1847, 1850, 1854, 1855-1857, 1859-1862, 1864, 1866-1868, 1870-1873, 1875-1901, 1903-1913, 1915-1920, 1923-1931, 2095-2099, 2101-2108 y 2109-2112.

[1007] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1106-1110.

[1008] CE, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 190-203; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 280-298.

[1009] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafo 283.

[1010] CE, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 190-203; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 280-298.

[1011] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 115.

[1012] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 115.

[1013] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 280-298.

[1014] CE, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafo 198; CE, respuesta a la pregunta 282 del Grupo Especial, párrafos 204-210.

[1015] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1427-1439.

ICC suprimida donde se indica [***]

Los clientes hacen pedidos de aeronaves basándose no sólo en su precio, sino en el valor total de la oferta, incluida la capacidad de la aeronave para producir ingresos, los costos de explotación, los costos de mantenimiento, los turnos de entrega, la financiación, etc.[1016] Como consecuencia de ello, debe hacerse una distinción clara entre el "precio" y el "valor".[1017]

4.555 Por consiguiente, a juicio de las CE, el hecho de que el *valor* de la oferta de Airbus sea mejor que el *valor* de la oferta de Boeing no significa necesariamente que Airbus esté ofreciendo su aeronave a un *precio* menor.[1018] Es muy posible que Airbus esté ofreciendo su aeronave a un precio significativamente mayor que el de Boeing y pese a ello haciendo una oferta de mayor valor, porque, por ejemplo, ha conseguido ofrecer a la aerolínea turnos de entrega más cortos.[1019]

4.556 Las CE consideran que los Estados Unidos, contrariamente a lo que afirman, no han "presentado pruebas en relación con las evaluaciones de los clientes del *precio real* ofrecido por Airbus y Boeing, teniendo en cuenta todas las concesiones de precios y todas las características pertinentes de los modelos en cuestión".[1020] Los Estados Unidos, por ejemplo, no han presentado ninguna evaluación de los precios reales, y en lugar de ello han limitado sus pruebas a declaraciones y especulaciones de prensa sobre valores actuales netos.[1021] Tampoco han tenido en cuenta las características pertinentes (incluidos los aspectos económicos y de rendimiento operativo, el tamaño, la tecnología, etc.) de la LCA en cuestión al analizar ese VAN -o lo que es más importante, los precios debidamente ajustados, como requiere el párrafo 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC-.[1022] En efecto, las CE opinan que el planteamiento de los Estados Unidos, que se apoya en supuestas pruebas de un mejor VAN, es incompatible con el hecho de que los Estados Unidos hayan reconocido que los clientes, al adoptar decisiones sobre sus flotas, tienen en cuenta un gran número de factores, todos los cuales pueden afectar al *VAN* definitivo de una oferta.[1023]

4.557 Las CE destacan que si el Grupo Especial utilizara sin más el VAN como elemento sustitutivo del precio, como pretenden los Estados Unidos, *daría por sentada* la subvaloración de precios en cualquier venta obtenida ya sea por Airbus o por Boeing. Sostienen que sólo en los casos en que factores no relacionados con el precio no han desempeñado ningún papel en el valor de la transacción para el comprador puede el VAN sustituir al "precio".[1024]

4.558 Las CE sostienen, en tercer lugar, que los Estados Unidos no satisfacen el requisito final para establecer su alegación sobre subvaloración de precios, a saber, el establecimiento de la relación

[1016] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1427-1439; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 115.
[1017] En CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafos 110-119, se analiza la distinción entre "precio" y "valor".
[1018] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1427-1439.
[1019] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafos 110-119; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafos 120-178, en relación con Czech Airlines y Air Asia, respectivamente.
[1020] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 282 del Grupo Especial, párrafo 305.
[1021] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafos 120-178. CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 280-298.
[1022] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafos 124-178.
[1023] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 282 del Grupo Especial, párrafos 299-310.
[1024] CE, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 198-203.

ICC suprimida donde se indica [***]

causal entre las supuestas subvenciones y la significativa subvaloración de precios.[1025] Las CE han presentado amplias pruebas contenidas en documentos de campañas de venta contemporáneas que refutan las afirmaciones de los Estados Unidos de que los efectos en los "productos" o los "precios" de cualesquiera supuestas subvenciones fueron la causa de que Airbus ofreciera el precio que ofreció en todas y cada una de las campañas de venta objeto de esta diferencia.[1026] Por tanto, según las CE, los Estados Unidos no han establecido, sobre la base de las pruebas existentes al nivel de una campaña de venta, la necesaria relación causal entre las supuestas subvenciones y cualquier supuesta fijación de precios más bajos por Airbus. Las CE tampoco consideran que los argumentos generales de los Estados Unidos relativos a la relación causal basados en los lanzamientos de productos en el pasado y en el flujo de caja demuestren la existencia de esa relación causal en esas campañas de venta específicas, especialmente a la luz de la inexistencia, o los niveles *de minimis*, de las supuestas subvenciones.[1027]

4.559 Como consideran que la alegación de los Estados Unidos sobre subvaloración de precios debe rechazarse -ya que los Estados Unidos no han satisfecho ninguno de los requisitos establecidos por lo que respecta a esas alegaciones- las CE estiman que las alegaciones estadounidenses sobre contención de la subida de los precios, reducción de los precios y pérdidas de ventas también deben rechazarse. Esto es así porque todas las alegaciones de los Estados Unidos sobre perjuicio grave se basan en las mismas "pruebas", a saber, las supuestas pruebas de subvaloración de precios presentadas por los Estados Unidos.[1028]

4.560 Por último, en lo tocante a la supuesta "significación" de la subvaloración de precios, las CE aducen que el criterio jurídico adecuado para evaluar si la supuesta subvaloración de precios es "significativa" es si *de no ser* por la subvaloración, Boeing habría obtenido la venta.[1029] Las CE observan que los Estados Unidos, cuando el Grupo Especial les pidió pruebas de "significativa" subvaloración de precios, no presentaron información alguna sobre las campañas de venta a JetBlue, Frontier Airways, America West, Virgin America o Thai Airways.[1030] Destacan que, en consecuencia, para esas campañas de venta no hay pruebas de que los efectos sobre los productos o los precios alegados por los Estados Unidos fueron la *causa* de cualquier supuesta subvaloración de precios.[1031] De hecho, las CE consideran que el considerable peso de las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí demuestra que Airbus no subvaloró el precio de Boeing en ninguna de las campañas de venta en cuestión, incluidas las campañas de venta del A320 a JetBlue, Frontier Airlines, America West, Virgin America, easyJet, Air Berlin, Air Asia, Czech, las campañas de venta del A340 a Air Asia, Iberia, South African Airways, y las campañas de venta del A380 a Qantas, Singapore Airlines y Emirates.[1032]

[1025] CE, Primera comunicación escrita (ICSS), 1829-1833, 1837-1842, 1844-1847, 1850, 1854, 1855-1857, 1859-1862, 1864, 1866-1868, 1870-1873, 1875-1901, 1903-1913, 1915-1920, 1923-1931, 2095-2099, 2101-2108 y 2109-2112.

[1026] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafos 124-178.

[1027] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 288, párrafos 347-385; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 290, párrafos 396-399.

[1028] CE, respuesta a la pregunta 282 del Grupo Especial, párrafos 193 y 194.

[1029] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafos 120-178.

[1030] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafo 122.

[1031] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafo 122.

[1032] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafos 124-178.

ICC suprimida donde se indica [***]

Argumentos de las Comunidades Europeas en respuesta a las alegaciones de pérdidas de ventas formuladas por los Estados Unidos

4.561 Las CE han presentado amplias pruebas y argumentos que a su entender refutan todas y cada una de las alegaciones de los Estados Unidos sobre significativas pérdidas de ventas.[1033]

4.562 Las CE consideran que el criterio jurídico para establecer una pérdida de ventas obliga a los Estados Unidos a demostrar que de no haber sido por los efectos de la subvención Boeing habría obtenido la venta -es decir, que en igualdad de las demás circunstancias, el efecto de la subvención fue el factor determinante de la pérdida de la venta-.[1034] Por tanto, si Boeing hubiera perdido la venta aunque Airbus hubiera aumentado sus precios en la cuantía de la supuesta subvención disponible, no habría fundamento para constatar que la subvención causó la pérdida de la venta.[1035] Dadas las condiciones que prevalecen en los mercados de LCA, las CE consideran que el Grupo Especial sólo puede determinar si la existencia de la subvención es la causa de la pérdida de la venta realizando una evaluación detallada de los hechos y circunstancias de cada campaña de venta que se alega se "perdió".[1036] Por consiguiente, las pruebas presentadas por las CE en el marco de su réplica se centran en gran medida en esas campañas de venta.

4.563 Las CE aducen que en cada una de las campañas en que supuestamente hubo "pérdida" de ventas intervenían numerosos factores "no relacionados con el precio", y en consecuencia no relacionados con las subvenciones, y afirman que en cada una de las ventas en cuestión esos factores no relacionados con las subvenciones fueron la causa de que Boeing no lograra la venta.[1037] Como ejemplos de consideraciones pertinentes cabe citar la disponibilidad de turnos de entrega, la mala gestión de las relaciones de Boeing con los clientes, la preferencia por productos Airbus, y consideraciones de carácter político, entre muchos otros factores expuestos con detalle en las comunicaciones de las CE y en las pruebas contemporáneas presentadas.[1038]

4.564 Las CE también aducen que, dada la magnitud *de minimis* de cualesquiera supuestas subvenciones a disposición de Airbus, los Estados Unidos no pueden establecer la existencia de una relación causal entre cualesquiera subvenciones y las pérdidas de ventas alegadas. Aunque Airbus hubiera reducido sus precios de venta en la cuantía total de cualquier subvención por aeronave supuestamente disponible, ese cambio del precio habría sido tan insignificante que no habría afectado al resultado de la campaña de venta en cuestión.[1039]

4.565 Las CE recuerdan que, como cuestión de derecho, el Grupo Especial tiene que determinar si las supuestas subvenciones causan efectos desfavorables actuales, incluido un perjuicio grave presente.[1040] Estiman asimismo que el Grupo Especial tiene que evaluar, si constatara que alguna

---

[1033] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafos 314-321; CE, respuesta a la pregunta 291 del Grupo Especial, párrafos 307-314; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 39-42.

[1034] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafo 318.

[1035] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafo 318.

[1036] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafo 318.

[1037] CE, respuesta a la pregunta 291 del Grupo Especial, párrafos 307-314; CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 118-149 y 157-167. *Véase también* CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1427-1439.

[1038] CE, respuesta a la pregunta 291 del Grupo Especial, párrafos 307-314; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1427-1439.

[1039] CE, respuesta a la pregunta 205 del Grupo Especial, párrafos 290-313; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 70.

[1040] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1491-1506; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 134; CE, respuesta a la pregunta 115 del Grupo Especial, párrafos 334-354; CE, respuesta

ICC suprimida donde se indica [***]

pérdida de ventas en el pasado fue causada por las supuestas subvenciones, si dicha pérdida sigue constituyendo una venta perdida "significativa" que equivale a un perjuicio grave actual para los intereses de los Estados Unidos relacionados con las LCA.[1041]

4.566 Las CE aducen que, como cuestión de hecho, han establecido que, dadas las especiales condiciones de competencia que han prevalecido en los mercados de LCA desde 2005, cualquier "pérdida" de ventas que los Estados Unidos pudieran demostrar durante el período 1999-2005 ya no representaría un perjuicio para Boeing.[1042] Esto es así porque como consecuencia del enorme aumento de pedidos en 2005-2007 la capacidad de producción de Boeing estaba ocupada al completo durante años, acompañada además por un volumen de pedidos pendientes de una magnitud sin precedentes.[1043] Según las CE, esas pruebas demuestran que cualquier turno de entrega objeto de una campaña en que supuestamente hubo "perdida" de ventas ha sido posteriormente vendido por Boeing.[1044] Las CE hacen referencia también al testimonio de Christian Scherer, quien explicó que en tiempos de demanda muy elevada, como el que prevalece desde 2005, Airbus y Boeing pueden pedir precios con prima por turnos de entrega tempranos.[1045] Por consiguiente, es probable que los turnos de entrega vendidos posteriormente se vendieran a precios aun mayores de los ofrecidos en las campañas en que supuestamente hubo perdida de ventas.[1046]

4.567 Las CE consideran que esos hechos significan que, aunque se estableciera que Boeing perdió una venta de un turno de entrega durante 1999-2005 debido a las supuestas subvenciones, ese turno de entrega abierto constituye un valioso activo en tiempos de demanda muy elevada.[1047] Ese turno de entrega daría a Boeing una ventaja relativa sobre Airbus en la siguiente campaña de venta, porque Boeing podría ofrecer turnos de entrega más tempranos a clientes que necesitaran nuevos LCA rápidamente, ya sea para reducir los costos de explotación o para aumentar la capacidad, o para ambas cosas. Además, cuando finalmente Boeing vendió todos y cada uno de los turnos de entrega presentes y futuros objeto de las ventas supuestamente "perdidas", lo más probable es que lo hiciera a precios más altos de los que habría conseguido durante las anteriores campañas de venta competitivas impugnadas por los Estados Unidos.[1048]

4.568 Las CE destacan que no se discute que ni Boeing ni Airbus podían satisfacer la demanda aumentando su capacidad. Como explicó el Sr. Scherer, "como ambos productores utilizan miles de componentes de aeronaves proporcionados por centenares de proveedores -incluidos en muchos casos los mismos proveedores- para fabricar sus productos, las limitaciones de la cadena de suministro pueden hacer que el incremento de la producción resulte difícil y requiera mucho tiempo".[1049] Las CE

---

a la pregunta 133 b) del Grupo Especial, párrafos 485-487; Segunda comunicación escrita, párrafos 678-681; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 8-28.

[1041] Segunda comunicación escrita, párrafos 837-914; CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 467-488; CE, respuesta a la pregunta 287 del Grupo Especial, párrafos 266-268; CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 285-290; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafos 102-109; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 43-73.

[1042] CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 467-488.

[1043] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1360-1374; CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 467-488.

[1044] CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 467-488; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 333-350.

[1045] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 317 y 318.

[1046] CE, respuesta a la pregunta 204 del Grupo Especial, párrafo 287.

[1047] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 308.

[1048] CE, respuesta a la pregunta 204 del Grupo Especial, párrafo 287.

[1049] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 316.

ICC suprimida donde se indica [***]

observan que los Estados Unidos están de acuerdo con la afirmación de que "la capacidad de producción en cualquier momento dado está limitada por la capacidad de la cadena de suministro"[1050], y de que "se necesita tiempo para incrementar la capacidad existente".[1051] Además de esas limitaciones de Boeing para aumentar su capacidad de producción de manera rápida y significativa, también la voluntad de Boeing para hacerlo es limitada.[1052] En efecto, Boeing ha indicado reiteradamente que no está dispuesto a aumentar su producción de LCA más allá del incremento actualmente en curso.[1053]

4.569 Por tanto, según las CE, el volumen creciente y sin precedentes de pedidos pendientes de Boeing (y de Airbus) al final de 2007 es un factor clave para evaluar objetivamente si las supuestas subvenciones causan en el presente pérdidas de ventas significativas.[1054] Randy Baseler, ex Vicepresidente de Comercialización de Boeing, lo expuso en pocas palabras: "si un cliente acudiera a nosotros y dijera que quería un 777 o un 747 y pusiera un montón de dinero en la mesa, no podríamos satisfacer su petición".[1055]

4.570 Las CE observan que los Estados Unidos, en respuesta, adujeron que las ventas que perdieron en el período 2001-2004 siguen causando un perjuicio grave a Boeing hoy en día porque "Airbus ha podido obtener nuevos pedidos complementarios de algunas de esas aerolíneas".[1056] Las CE responden aduciendo que el hecho de que una aerolínea hubiera pedido una aeronave Airbus en 2001-2004 y hecho un pedido complementario en 2006 en modo alguno demuestra que Boeing está sufriendo un perjuicio grave actual, dado que Boeing estaba más que capacitada para "vender en su totalidad" sus turnos de entrega en 2005-2007, y que a finales de 2007 tiene un enorme y creciente volumen de pedidos pendientes.[1057] Las CE observan además que la afirmación de los Estados Unidos se basa en una premisa falsa, a saber, que esas aerolíneas nunca volverían a pedir aeronaves a Boeing.[1058] Aducen que las pruebas demuestran que muchas de esas aerolíneas, entre ellas Air Berlin, Thai Airways, Singapore Airways, Emirates Airlines, Qantas Airlines y Czech Airlines, no están perdidas para Boeing y siguen haciendo pedidos de aeronaves Boeing.[1059] Por tanto, la sugerencia de los Estados Unidos de que esas aerolíneas están de algún modo "perdidas" en beneficio de Airbus, y

[1050] CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafo 483.
[1051] CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafo 483.
[1052] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 865; CE, respuesta a la pregunta 286 del Grupo Especial, párrafo 248.
[1053] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 865; CE, respuesta a la pregunta 286 del Grupo Especial, párrafo 248.
[1054] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1360-1374; CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 467-488.
[1055] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2202.
[1056] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafo 106.
[1057] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1360-1374; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 651, 864, 885 y 886, 893, 908, 1171 y 1175; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 416-423. CE, respuesta a la pregunta 204 del Grupo Especial, párrafo 287; CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 467-488; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 333-350. CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafos 102-109.
[1058] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafo 107. *Véanse también* CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafos 102-106, 108 y 109.
[1059] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafo 107. *Véanse también* CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafos 102-106, 108 y 109.

ICC suprimida donde se indica [***]

que en consecuencia una venta que Boeing perdió en el período 2001-2004 tiene algún tipo de "efecto continuado"[1060] es incompatible con las pruebas.[1061]

Respuestas de las CE a las alegaciones de desplazamiento u obstaculización formuladas por los Estados Unidos

4.571 Las CE aducen que han presentado considerables pruebas documentales contemporáneas para refutar las alegaciones de desplazamiento u obstaculización formuladas por los Estados Unidos en sus diversas comunicaciones.[1062]

4.572 Las CE aducen que las alegaciones de desplazamiento y obstaculización presentadas por los Estados Unidos adolecen, no obstante, de ciertas deficiencias jurídicas. Mantienen, en primer lugar, que las alegaciones de obstaculización y desplazamiento de LCA de Boeing en determinados mercados de terceros países formuladas por los Estados Unidos carecen de fuerza porque los productos estadounidenses similares -LCA de Boeing- están subvencionados.[1063] Por tanto, los productos estadounidenses similares no satisfacen el requisito de "producto similar no subvencionado" establecido en el párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[1064]

4.573 Una segunda deficiencia jurídica, en la medida en que los Estados Unidos recurren a datos sobre entregas correspondientes al período 2001-2003[1065], es que las graves repercusiones en el mercado resultantes del 11 de septiembre, que siguieron manifestándose a lo largo de 2003, representan, a juicio de las CE, un caso de fuerza mayor.[1066] Las CE alegan, por tanto, que el uso de datos sobre entregas correspondientes a ese período gravemente distorsionado en apoyo de una constatación de desplazamiento u obstaculización en el sentido de los apartados a) o b) del párrafo 3 del artículo 6 es incompatible con el párrafo 7 c) del artículo 6.

4.574 Una tercera deficiencia jurídica destacada por las CE es la acumulación por los Estados Unidos de todas las LCA en un solo mercado de productos LCA.[1067] Las CE han refutado inicialmente las alegaciones de desplazamiento y obstaculización formuladas por los Estados Unidos examinando pruebas y datos correspondientes a los distintos mercados de productos LCA (100-200 asientos, 200-300 asientos y 300-400 asientos) en los que tienen lugar ventas en las que Airbus y Boeing compiten.[1068] Las CE examinaron y refutaron los argumentos de los Estados Unidos utilizando pruebas sobre la cuota de mercado y pruebas relacionadas con la relación causal en cada

[1060] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafo 105.
[1061] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 234 del Grupo Especial, párrafos 102-109.
[1062] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 168-172; CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 322-427; CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 349-361.
[1063] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1100-1137; CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafos 255-270; CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 322 y 323.
[1064] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1100-1105; CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafos 256-270; CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafo 421.
[1065] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafo 422.
[1066] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1494-1496; CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafo 422.
[1067] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafo 423.
[1068] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 168-172; CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 322-427.

ICC suprimida donde se indica [***]

uno de los mercados de terceros países en los que los Estados Unidos alegaron que existía desplazamiento y obstaculización.[1069]

4.575 Subsidiariamente, las CE, a efectos de argumentación, aceptaron el mercado único de productos LCA, y a continuación refutaron los argumentos de desplazamiento y obstaculización formulados por los Estados Unidos en los diversos mercados de terceros países.[1070] Las CE aducen que presentaron amplios análisis probatorios que además demostraron que incluso limitando el análisis al mercado, totalmente distorsionado, de producto único subvencionado/producto único similar/producto LCA único los Estados Unidos no pueden justificar una alegación de desplazamiento u obstaculización en ningún mercado de un tercer país.[1071] Las CE aducen que al realizar ese análisis de un mercado de LCA único demostraron que en varios de los mercados de terceros países afectados la cuota de mercado de Boeing en realidad *aumentó* a lo largo del período 2001-2006.[1072] No hay sencillamente ninguna prueba de desplazamiento en esos países.

4.576 Por lo que respecta a la relación causal, las CE afirman que la hipótesis adecuada para evaluarla es si, de no ser por la supuesta subvención, Boeing habría hecho más entregas. En otras palabras, cuántas ventas más habría obtenido Boeing y cuántas más entregas habría hecho *de no ser por* las supuestas subvenciones.[1073] Las CE afirman que los Estados Unidos, al no examinar todas y cada una de las campañas de venta en los diversos mercados de terceros países que constituyen el fundamento estadístico de sus alegaciones de desplazamiento u obstaculización, no han acreditado *prima facie* la existencia de relación causal entre las supuestas subvenciones y el desplazamiento u obstaculización alegados. El mero examen de cifras brutas de cambios en la cuota de mercado (para un mercado distorsionado de un producto LCA único) no constituye una base para que el Grupo Especial constate que esa relación causal existe hoy en día, o que existió en algún momento a lo largo del período 2001-2007.[1074]

4.577 Las CE aducen que con independencia de que la participación en los mercados de terceros países se examine sobre la base de un solo LCA o de múltiples LCA, las alegaciones de desplazamiento u obstaculización presentadas por los Estados Unidos no demuestran, como requiere el párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC, la existencia de tendencias claras en la evolución de la cuota de mercado, porque, como reconocieron los Estados Unidos, "la mayoría de los mercados específicos de terceros países sólo importa un pequeño número de LCA en cualquier año dado, por lo que a veces es difícil identificar un 'período representativo suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado {de LCA}'".[1075] Las esporádicas, erráticas y muy poco numerosas entregas en muchos mercados de terceros países hacen muy difícil llegar a conclusiones claras sobre cambios significativos, afectados por las subvenciones, en la participación en el mercado, sobre todo cuando sólo se examinan las entregas en ese mercado.[1076]

4.578 Las CE aducen que los Estados Unidos tampoco han logrado demostrar que las exportaciones de Boeing a mercados de terceros países a que se hace referencia más arriba fueron desplazadas u obstaculizadas debido "al *efecto* de la subvención".[1077] Las CE destacaron que en los mercados de

[1069] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 168-172; CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 322-427.
[1070] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 340-427.
[1071] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 342-420.
[1072] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 340-427.
[1073] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafos 314-321.
[1074] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafos 314-321; CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 322-427.
[1075] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafo 337.
[1076] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafo 337.
[1077] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafo 426.

ICC suprimida donde se indica [***]

terceros países en los que Boeing efectivamente perdió cuota de mercado las pruebas demuestran que ello no se debió a cualesquiera supuestas subvenciones a Airbus, sino a diversos factores basados en el mercado, entre ellos la quiebra de aerolíneas, el tipo concreto de flota escogida por las aerolíneas, y consideraciones geopolíticas, circunstancias todas ellas que no guardaban relación alguna con las supuestas subvenciones *de minimis* y concedidas hace decenios que beneficiaron a Airbus.[1078]

4.579 Las CE refutan los argumentos de los Estados Unidos de que la supuesta disminución en 2001-2005 de la participación de Boeing en mercados de algunos terceros países se debe a un *solo* factor, a saber, las supuestas subvenciones que beneficiaban a Airbus. Aducen que los Estados Unidos, aparte incluso de los factores de no atribución específicos, no han demostrado la existencia de una relación causal por las siguientes razones:

- no han cumplido su obligación de establecer en qué modo la cuota de mercado de Boeing en las entregas en 2001-2005 habría sido "distinta" o *menos* desfavorablemente afectada si, conforme a la teoría estadounidense de la "relación causal histórica" Airbus no hubiera existido durante ese mismo período de tiempo pero sí hubiera existido otro competidor LCA[1079];

- no han establecido (y mucho menos refutado pruebas en contrario) que la magnitud de cualquier flujo de caja adicional derivado de supuestas subvenciones FEM fue *la* causa de que Boeing perdiera pedidos/ventas en el período 1998-2002 y en consecuencia cuota de mercado en las entregas tres años después de esos pedidos, durante 2001-2005[1080];

- no afirman, y mucho menos han probado, que cualquier ventaja de cualquier LCA de Airbus en cuanto *producto* subvencionado fue la causa de la pérdida de cuota de mercado de Boeing en las entregas en 2001-2005. Además, las CE han establecido que cualesquiera de esos efectos de los productos han sido anulados por numerosos lanzamientos de LCA de Boeing de mayor rendimiento desde el decenio de 1970, así como por el espectacular cambio en las condiciones de competencia entre 2001-2003 y 2004-2007, entre otros factores[1081];

- E incluso si los Estados Unidos hubieran demostrado lo anterior, su atención exclusiva a los eventos históricos de 2001-2005 no satisface la obligación de demostrar la existencia de efectos desfavorables *actuales*.[1082]

4.580 Por lo que respecta a las pruebas específicas relativas a la pérdida de cuota de mercado de Boeing en varios mercados de terceros países, las CE alegan que una evaluación objetiva de esas pruebas revela que la cuota de mercado de Boeing disminuyó durante 2001-2005 por razones que no guardan relación causal con cualesquiera supuestas subvenciones. En breve, las CE aducen que:

[1078] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 342-420.

[1079] CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 285-290; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 347-385; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 43-73.

[1080] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafos 314-321.

[1081] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 663.

[1082] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 678-681; CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 8-28.

ICC suprimida donde se indica [***]

- las pruebas aducidas por los Estados Unidos no vinculan la pérdida de cuota de mercado de Boeing en las entregas con ventas específicas que perdió en favor de Airbus[1083];

- en contraste, las pruebas demuestran que la pérdida de cuota de mercado de Boeing en 2002/2003 fue consecuencia de que Boeing tuvo que cancelar, retrasar o reprogramar muchas más entregas que Airbus[1084];

- más ampliamente, varios otros factores explican la pérdida global de cuota de mercado de Boeing durante el período 2001-2005.[1085]

4.581 Además, las CE afirman que han presentado pruebas que demuestran que hubo otros factores que mantuvieron baja la cuota de mercado en las entregas de Boeing durante el período 2001-2005. Entre ellas cabe mencionar más de 1.000 entregas de LCA en los libros de pedidos de Boeing que tuvieron que cancelarse o reprogramarse como consecuencia del 11 de septiembre, como confirman empleados de Boeing.[1086] Este volumen de retrasos es enorme -equivalente a casi la totalidad de los pedidos pendientes de Boeing en 2001 ó 2002- y comprensiblemente afectó de manera desfavorable al número total de entregas de Boeing en 2002.[1087] Las CE destacan que lo sucedido el 11 de septiembre tuvo una repercusión mucho menos grave en el número de entregas de Airbus, que se mantuvo relativamente estable en el período 2001-2004, especialmente debido a la menor exposición de Airbus a transportistas estadounidenses tradicionales, los más afectados por la crisis, y a su mucho mayor clientela de empresas de arrendamiento que no cancelaron ni reprogramaron sus previsiones de entrega.[1088]

4.582 En segundo lugar, las CE afirman que los propios empleados de Boeing han reconocido que la disminución de su cuota de mercado se debió a su mala gestión de las relaciones con los clientes.[1089] Esas declaraciones están corroboradas y son totalmente coherentes con lo que Airbus ha oído de sus aerolíneas clientes, como ha testificado Christian Scherer.[1090] En consonancia con su propio reconocimiento de los fallos en la gestión de sus relaciones con los clientes, Boeing optó en 2004 por reorganizar todo el equipo de ventas de la División de LCA y despidió a su jefe de ventas Toby Bright.[1091]

4.583 En tercer lugar, las CE alegan que factores geopolíticos, como el hecho de que aerolíneas de propiedad estatal dividieran sus pedidos entre Boeing y Airbus, así como otras decisiones basadas en aspectos no comerciales explicaban el fracaso de Boeing en varias campañas de venta específicas y/o explican sus pérdidas de cuota de mercado en diversos mercados geográficos.[1092]

[1083] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2260-2324; CE, respuesta a la pregunta 291 del Grupo Especial, párrafos 307-314; CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 118-149 y 168-172.

[1084] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1440-1458.

[1085] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 322-427.

[1086] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1440-1467; CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial, párrafos 355-369; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 672; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 314-316.

[1087] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 1446.

[1088] CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial, párrafos 355-369; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 672; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 314-316.

[1089] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1459-1466; CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 370 y 371.

[1090] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 322.

[1091] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 325.

[1092] CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 372-374.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.584 Las CE aducen que los Estados Unidos han atribuido indebidamente a los efectos de las subvenciones su pérdida de cuota de mercado en varios países donde esos factores no relacionados con el precio ni los productos son decisivos para que Airbus consiga una venta.[1093]

4.585 Aparte de esos factores de no atribución generales que afectaron a muchas campañas de venta (y en consecuencia a la cuota de mercado en muchos terceros países), hubo factores de no atribución específicos que influyeron en los resultados de determinadas campañas de venta. Las CE aducen, por ejemplo, que la alegación de los Estados Unidos de que perdieron cuota de mercado y no lograron lanzar el 747X debido a la subvaloración de precios por Airbus en las campañas de venta del A380 para Singapore Airlines, Qantas y Emirates no tiene fundamento.[1094] Lo que los Estados Unidos afirman es que, de no haber sido por las supuestas subvenciones, Boeing habría lanzado el 747X en 2000.[1095] Sin embargo, las CE observan que aunque los Estados Unidos tuvieran razón, la primera entrega del 747X habría tenido lugar en 2005, como muy pronto. Por tanto -sobre la base de la afirmación de los propios Estados Unidos- aunque Boeing hubiese obtenido esas tres ventas, las CE aducen que ello no habría repercutido en la contracción de la cuota de mercado de Boeing en el período 2001-2004.[1096]

4.586 Además, las CE recuerdan que han refutado las alegaciones de los Estados Unidos de que Boeing perdió cuota de mercado debido a la subvaloración de precios de Airbus en las ventas a easyJet (2002), South African Airways (2002), Thai Airways (2003), Iberia (2003), Air Berlin (2004) y Air Asia (2005).[1097] Observan que han presentado numerosas refutaciones de las alegaciones estadounidenses relativas a esas transacciones.[1098] Alegan asimismo que los Estados Unidos no han demostrado que Airbus subvaloró significativamente los precios de Boeing, ni que alguna subvaloración de precios (y el resultante desplazamiento u obstaculización) fuera efecto de las subvenciones.[1099]

4.587 Las CE también refutan las alegaciones jurídicas y fácticas de los Estados Unidos de que supuestamente está teniendo lugar un desplazamiento u obstaculización en todo el mundo de las cuotas de mercado de las LCA de Boeing. Observan que no hay fundamento jurídico para esas alegaciones de los Estados Unidos, porque el desplazamiento o la obstaculización sólo se reconocen en mercados de terceros países en el caso del párrafo 3 b) del artículo 6 y en el mercado de las CE en el marco del párrafo 3 a) del artículo 6.[1100]

4.588 Las CE observan que los Estados Unidos, aunque centran sus alegaciones sobre desplazamiento u obstaculización en entregas en el período 2001-2005, en ningún momento han presentado pruebas del efecto de las subvenciones en los pedidos que generaron esas entregas, es decir, los efectuados tres años antes, en el período 1998-2002.[1101] Las CE sostienen que la falta de toda coincidencia temporal entre las supuestas subvenciones FEM y el mantenimiento por Boeing de

[1093] CE, respuesta a la pregunta 206 del Grupo Especial, párrafos 314-321; CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 272-290.

[1094] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1701-1725. *Véase también* CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1660-1725.

[1095] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1670-1672.

[1096] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1660-1725.

[1097] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1874-1898, 1902-1913, 1921-1932 y 2094-2112.

[1098] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1874-1898, 1902-1913, 1921-1932 y 2094-2112.

[1099] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1829-1833, 1837-1842, 1844-1847, 1850, 1854, 1855-1857, 1859-1862, 1864, 1866-1868, 1870-1873, 1875-1901, 1903-1913, 1915-1920, 1923-1931, 2095-2099, 2101-2108 y 2109-2112.

[1100] CE, respuesta a la pregunta 285 del Grupo Especial, párrafos 234-240; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 285 del Grupo Especial, párrafos 315-320.

[1101] CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 322-427.

ICC suprimida donde se indica [***]

su cuota de mercado con respecto a las entregas en el período 1996-2000 refuta los argumentos de los Estados Unidos de que la supuesta actividad predatoria de Airbus en el mercado facilitada por las subvenciones en el período posterior al 11 de septiembre (2001-2003) le permitió supuestamente utilizar subvenciones para hacerse con cuota de mercado.[1102]

4.589 Esta falta de coincidencia temporal es importante, afirman las CE, porque Airbus recibió FEM y lanzó los modelos A320, A330 y A340 en 1984.[1103] Para 1996 ya se habían puesto en marcha todos los modelos A320, A330 y A340 supuestamente subvencionados, se habían recibido pedidos y se habían hecho entregas desde hacía años.[1104] Con todo, las CE afirman que datos no controvertidos correspondientes al período 1996-2003 demuestran que Boeing dominaba aproximadamente el 60 por ciento del mercado de LCA único imaginado por los Estados Unidos durante el período 1996-2000.[1105] Las CE destacan que en el período 1996-2000 las subvenciones tuvieron que producir los mismos supuestos efectos que en los períodos 2001-2003 y 2004-2007.[1106] No obstante, las CE observan que la participación de Boeing en los pedidos y entregas se mantuvo alrededor del 60 por ciento durante el período 1996-2000.[1107] Destacan que durante ese período la magnitud de las supuestas subvenciones FEM fue también mayor que durante el período 2001-2003.[1108] Las CE observan que los Estados Unidos en ningún momento han explicado cómo, aunque durante el período 1996-2000 existían las mismas supuestas subvenciones y sus efectos, no hubo durante ese período efectos negativos aparentes para la participación de Boeing en los pedidos o las entregas.[1109]

4.590 Las CE aducen, por último, que las afirmaciones de los Estados Unidos de que Airbus ha mantenido supuestamente una "posición dominante sobre Boeing" desde 2001 son falsas.[1110] Los datos de Airclaims hasta 2007, inclusive, demuestran que en un mercado de LCA único la participación media de Airbus en el total de entregas de LCA entre 2004-2007 es del 51 por ciento, y la de Boeing es del 49 por ciento.[1111] La cuota media de Airbus y Boeing en el total de pedidos de LCA entre 2004-2007 es del 50 por ciento.[1112] Cuando se examinan los mercados competitivos de LCA específicos en los sectores de 200-300 asientos y 300-400 asientos es Boeing, y no Airbus, quien disfruta de una mayor ventaja competitiva en los últimos años. En el mercado de pasillo único

[1102] CE, respuesta a la pregunta 287 del Grupo Especial, párrafos 257-271; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 287 del Grupo Especial, párrafos 333-346.

[1103] CE, respuesta a la pregunta 287 del Grupo Especial, párrafos 257-271; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 287 del Grupo Especial, párrafos 333-346; CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 23-27.

[1104] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafos 23-27.

[1105] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, figura 5 en el párrafo 23.

[1106] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 24.

[1107] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 24.

[1108] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 24.

[1109] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 25.

[1110] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 15.

[1111] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 17, figura 1 en el párrafo 16.

[1112] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 17, figura 1 en el párrafo 16.

ICC suprimida donde se indica [***]

de 100-200 asientos Airbus y Boeing han llegado aproximadamente a la equivalencia en pedidos y entregas que cabría esperar de productores duopolísticos de fuerzas iguales.[1113] Esta situación competitiva entre Boeing y Airbus en los últimos cuatro años, tanto por lo que respecta a los pedidos como a las entregas, es uno en una serie de hechos clave (junto con los beneficios y el volumen de pedidos pendientes de Boeing al final de 2007, ambos sin precedentes) que sugieren que Boeing no sufre actualmente desplazamiento u obstaculización.[1114]

4.591 Por último, las CE aducen que los resultados de explotación de Boeing a finales de 2007 son un factor clave para determinar si Boeing está sufriendo en el presente un perjuicio grave. Dado que todos los turnos de entrega de Boeing están vendidos para los próximos cuatro años, y teniendo en cuenta que Boeing está produciendo a máxima capacidad, la alegación estadounidense de perjuicio grave debido a obstaculización y desplazamiento en las CE y en determinados mercados de terceros países debe rechazarse.

Respuestas de las CE a las alegaciones relativas a la contención de la subida y la reducción de los precios formuladas por los Estados Unidos

4.592 Las CE aducen que las alegaciones de los Estados Unidos sobre significativa contención de la subida o reducción de los precios por lo que respecta a diversas LCA de Boeing -737, 767, 777 y 747- carecen de fundamento, porque los Estados Unidos no han establecido que los supuestos efectos sobre los precios están causados por alguna supuesta subvención de las CE, o que son "significativos".[1115] En particular, las CE destacaron la magnitud muy reducida de las supuestas subvenciones a lo largo del período 2001-2007 y los decenios de antigüedad de las subvenciones, entre otras razones, que explican por qué las supuestas subvenciones no podían haber causado una significativa contención de la subida o reducción de los precios.[1116] Además, habida cuenta de que los Estados Unidos reconocen que de no existir Airbus habría otra competencia[1117], las CE afirman que es puramente especulativo que los Estados Unidos presupongan que la competencia de un competidor distinto de Airbus sería distinta y no habría contenido la subida de los precios o reducido los precios de Boeing en un grado similar.[1118] Las CE observan que, después de todo, eso es la esencia de la competencia.[1119]

4.593 Entre los muchos factores de no atribución que causaron la reducción de los precios en cada uno de los mercados de LCA en los que los Estados Unidos alegan una contención significativa de la subida de los precios, las CE destacan, en primer lugar, el derrumbamiento de la demanda tras el 11 de septiembre, las cancelaciones de entregas resultantes y la falta de pedidos que reconocieron los participantes en el mercado y que dieron lugar a la disminución o el estancamiento de los

[1113] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, figura 2 en el párrafo 18.
[1114] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 19.
[1115] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 506-511; CE, respuesta a la pregunta 290 del Grupo Especial, párrafos 298-306; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, párrafos 179-188; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 289 del Grupo Especial, párrafos 386-390; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 290 del Grupo Especial, párrafos 391-399.
[1116] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1792-1805, 2019-2023 y 2073-2076; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1031-1034.
[1117] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 870-879; CE, respuesta a la pregunta 209 del Grupo Especial, párrafos 462-264. *Véase también* CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 858-869.
[1118] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 837-914.
[1119] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 71.

ICC suprimida donde se indica [***]

precios.[1120] Las CE presentan pruebas sustanciales, incluido el testimonio no refutado de Christian Scherer, Vicepresidente Ejecutivo de Airbus SAS[1121], que establecen que otros factores, como la estrategia en materia de precios de Boeing y el lanzamiento de LCA de bajo precio competidoras, como el 787, fueron principalmente o en gran medida lo que ocasionó la disminución de los precios de LCA alegada por los Estados Unidos.[1122] Las CE destacan que hay una estrecha correlación temporal entre el 11 de septiembre y el derrumbamiento resultante de la demanda y la contracción de los precios de las LCA entre 2001 y 2002.[1123] El anterior Director Ejecutivo de Boeing declaró que ese período representó el "peor descalabro" en la historia de la aviación comercial.[1124]

4.594 En segundo lugar, las CE consideran que otro factor clave no relacionado con las subvenciones que tuvo una repercusión significativa en los precios de las LCA en todos los mercados de LCA fue **[***]**.[1125] Las CE observan que los propios Estados Unidos han reconocido que **[***]** tuvo una repercusión significativa en los precios de las LCA en todos los mercados de LCA.[1126]

4.595 En tercer lugar, las CE aducen que durante el período 2001-2002 la relación relativamente favorable entre el euro y el dólar de los Estados Unidos dio a Airbus una ventaja en materia de precios porque aunque los precios de las LCA están fijados en dólares de los Estados Unidos, Airbus mantiene sus cuentas financieras, asume buena parte de sus costos y contabiliza sus beneficios en euros.[1127] Las CE observan que el tipo de cambio entre el euro y el dólar de los Estados Unidos en 2000-2002 fue más de un 30 por ciento mejor que el prevalente en 2004-2006.[1128] De hecho, las CE destacan que para una fijación agresiva de los precios en las campañas de venta la ventaja en el tipo de cambio fue exponencialmente mayor que cualquier supuesta magnitud de subvenciones FEM disponibles.[1129]

4.596 Esos factores, unidos a la falta de demanda en el período 2001-2003, ofrecen una explicación de la reducción de los precios de Boeing mucho más probable que la magnitud nula o *de minimis* de las supuestas subvenciones.[1130]

4.597 Las CE aducen también que la referencia utilizada por los Estados Unidos para evaluar la supuesta existencia de efectos de contención de la subida y reducción de los precios como consecuencia de las subvenciones -el Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas (PPI) de los Estados Unidos- estaba viciada.[1131] Consideran que los Estados Unidos incurren en error al concluir que el PPI de los Estados Unidos representa tanto una medida de los aumentos de los costos de Boeing como un elemento sustitutivo de los precios previstos de las LCA.[1132] De hecho, el PPI de los Estados Unidos no representa ni una cosa ni la otra. Según las CE, el PPI de los Estados Unidos es un instrumento teórico que aporta poca información sobre los verdaderos costos de

[1120] CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial, párrafos 355-369.
[1121] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 173-177.
[1122] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1064-1076, 1148-1161 y 1166-1174.
[1123] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 325; CE, respuesta a la pregunta 288 del Grupo Especial, párrafos 279-281.
[1124] CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial, párrafo 357.
[1125] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 326.
[1126] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 326.
[1127] CE, respuesta a la pregunta 205 del Grupo Especial, párrafos 307 y 308.
[1128] CE, respuesta a la pregunta 205 del Grupo Especial, párrafo 307.
[1129] CE, respuesta a la pregunta 205 del Grupo Especial, párrafo 307.
[1130] CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial, párrafos 355-369; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1031-1034.
[1131] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 506-511; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, párrafos 179-188.
[1132] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 508-511.

ICC suprimida donde se indica [***]

fabricación de aeronaves de Boeing, pero tiene en cuenta los aumentos generales del costo de los materiales y la mano de obra en los Estados Unidos por lo que respecta a las LCA.[1133] En otras palabras, no tiene en cuenta en qué países obtiene realmente Boeing sus insumos, ni refleja la evolución real de los costos debida a aumentos de la eficiencia.[1134] De hecho, las CE aducen que aunque los costos de Boeing se han reducido a lo largo del último decenio, el PPI de los Estados Unidos ha aumentado constantemente.[1135] En consecuencia, sostienen las CE, el PPI de los Estados Unidos no puede utilizarse para evaluar los costos, ni constituir el punto de referencia básico para determinar si se ha contenido la subida de los precios de Boeing o esos precios se han reducido.[1136]

4.598 Además, las CE explican que el PPI de los Estados Unidos aumenta en paralelo con la inflación, mientras que los precios reales de las LCA se "basan en la oferta y la demanda".[1137] Como consecuencia lógica de ello, los precios de las LCA pueden no aumentar al mismo ritmo que el PPI de los Estados Unidos.[1138] Las CE observan que así lo reconocen los Estados Unidos cuando aducen que "como la demanda ha aumentado sustancialmente {en 2006-2007}, cabría esperar que los precios hubieran aumentado sustancialmente".[1139] Por tanto, las CE concluyen que como los precios de las LCA están en función de diversos factores y fluctúan de un año a otro, no puede decirse que se ha "contenido su subida" -es decir, impedido u obstaculizado- simplemente porque no aumentan en paralelo con el PPI de los Estados Unidos.[1140] Tampoco puede el PPI de los Estados Unidos ser pertinente para evaluar la reducción de los precios. De hecho, las CE recuerdan que, como ha reconocido el Órgano de Apelación, la reducción de los precios es un fenómeno observable: los precios reales disminuyen.[1141] Para evaluar en qué sentido se mueven los precios reales no hace falta ningún índice relacionado con los costos.[1142]

4.599 Además, aunque el PPI de los Estados Unidos fuera la referencia adecuada para comparar los precios reales, los Estados Unidos tienen que demostrar que los precios de Boeing no aumentaron en paralelo con el PPI de los Estados Unidos debido a las supuestas subvenciones.[1143] Como concluyó el Órgano de Apelación, "el efecto -contención de la subida de los precios {o reducción de los precios]- debe ser resultado de una cadena de relación causal que está vinculada a la subvención impugnada".[1144] Las CE concluyen que los Estados Unidos no han establecido la existencia de esa

---

[1133] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 506-511.
[1134] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafo 510.
[1135] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 506-511: CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, párrafos 179-188.
[1136] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 506-511; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, párrafos 179-188.
[1137] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, párrafo 388.
[1138] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 506-511; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, párrafos 179-188.
[1139] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 506-511; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, párrafos 179-188.
[1140] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 67.
[1141] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 58.
[1142] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 67.
[1143] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 69.
[1144] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 69.

ICC suprimida donde se indica [***]

cadena de relación causal.[1145] Simplemente dan por sentado que el hecho de que Boeing no aumentara sus precios en paralelo con el PPI de los Estados Unidos es consecuencia de las supuestas subvenciones.[1146] Concretamente, cuando los precios de la LCA no aumentan al mismo ritmo que el PPI de los Estados Unidos, los Estados Unidos atribuyen la diferencia de precios a las supuestas subvenciones.[1147] Sin embargo, cuando los precios de las LCA aumentan a un ritmo mayor que el PPI de los Estados Unidos, los Estados Unidos no lo atribuyen a la inexistencia de subvenciones que afecten al mercado, sino que rápidamente atribuyen el aumento de precios a condiciones favorables en el mercado.[1148] Los Estados Unidos no pueden conciliar esas dos posiciones.[1149]

4.600 En lo tocante a las alegaciones de contención de subida de los precios formuladas por los Estados Unidos por lo que respecta a LCA específicas de Boeing, las CE explican que pruebas indiscutidas demuestran que el lanzamiento por Boeing del 787, en sustitución del desfasado Boeing 767, tuvo un efecto de contención de la subida de los precios del Boeing 767.[1150] Además, las CE destacan que el hecho de que durante 2004-2006 no hubiera competencia entre el A330 y el Boeing 767 demuestra también la inexistencia de una relación causal.[1151] Afirman, por tanto, que cualesquiera precios conseguidos por Boeing para el 767 -y en consecuencia, cualquier supuesta contención de la subida o reducción de los precios- se debieron a otros factores, no relacionados con las subvenciones.[1152]

4.601 Por lo que respecta a la supuesta contención de la subida o reducción de los precios del 747, las CE aducen que las pruebas demuestran que otros factores, no relacionados con las subvenciones, fueron la causa de que los precios del Boeing 747 no aumentaran al mismo ritmo que el PPI de los Estados Unidos a lo largo del período 2001-2006.[1153] Además de presentar pruebas que demuestran que Airbus ni siquiera estuvo involucrada en la mayoría de los pedidos de 747 que supuestamente se obtuvieron a precios cuya subida se había contenido[1154], las CE han presentado una cantidad significativa de pruebas (no refutadas) que demuestran que cualquier presión sobre los precios del Boeing 747 fue causada por [1155]:

- el hecho de que el 747 casi ha llegado al final de su ciclo de vida como producto[1156];
- el hecho de que el tráfico aéreo mundial ha cambiado a lo largo del último decenio en detrimento de los servicios de larga distancia entre aeropuertos centralizados[1157]; y

[1145] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 69.
[1146] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 69.
[1147] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 69.
[1148] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 69.
[1149] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, párrafo 69.
[1150] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2010.
[1151] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2011-2015.
[1152] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2000-2023.
[1153] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1726-1758.
[1154] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1728-1738; Primera declaración oral confidencial, párrafo 52.
[1155] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1739-1757.
[1156] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1752-1756.
[1157] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1745-1751.

ICC suprimida donde se indica [***]

- el efecto en la demanda del 747 de acontecimientos geopolíticos como la Guerra del Golfo de 1991, la crisis financiera asiática de 1997 y los ataques terroristas de septiembre de 2001.[1158]

4.602 Por lo que respecta a los precios del 777, las CE observan que los Estados Unidos reconocen que "la combinación de factores en mercados específicos ... parece haber sido de magnitud suficiente para **[*******]**".[1159] Por tanto, tras examinar las condiciones de competencia en la rama de producción, las CE aducen que los Estados Unidos reconocen que en 2006 los precios del Boeing 777 no han sido contenidos ni reducidos de manera significativa.[1160]

4.603 La inexistencia de una relación causal entre las alegaciones de contención de la subida/reducción de los precios formuladas por los Estados Unidos también queda demostrada, según las CE, por los beneficios sin precedentes de Boeing y los previstos en el futuro a finales de 2007. Las CE recuerdan que los beneficios de Boeing durante 2005-2007 se basaron en los precios logrados para pedidos de LCA en el período 2001-2004, lo que refleja el plazo medio de tres años entre el pedido y la entrega que prevalecía en esas fechas. Las CE consideran que los márgenes de beneficios sin precedentes de Boeing durante el período 2006-2007 son incompatibles con el argumento de los Estados Unidos de que la subida de los precios de Boeing se vio significativamente contenida durante el período 2002-2004 anterior. De hecho, los márgenes de explotación de Boeing en 2006 superaron los de cualquier año anterior desde 1995, y se prevé que los márgenes de Boeing en 2007 y 2008 alcancen un nivel "sin precedentes".[1161]

4.604 Tampoco hay prueba alguna, afirman las CE, de significativa contención de la subida de los precios por lo que respecta a los pedidos en el período 2006-2007 más reciente. De hecho, observan que los precios de venta de LCA de Boeing han **[*******]**. En abril de 2007 el Director Ejecutivo de Boeing afirmó que los precios de las LCA de Boeing eran "mejores que hace dos-tres años".[1162] En junio de 2007 un funcionario ejecutivo de Boeing explicó que Boeing "está satisfecha con los precios que ahora tenemos".[1163] En consonancia con la mejora de los precios, Boeing predijo cerca de finales de 2007 que sus márgenes de explotación sin precedentes no sólo continuarían sino que seguirían aumentando.[1164] Ese aumento de los precios está en consonancia con los niveles sin precedentes de demanda de las LCA de Boeing 737, 787 y 777 en el período 2005-2007. Habida cuenta de esa gran demanda, las CE consideran que Airbus no tenía incentivos para reducir sus precios de venta en campañas de venta en competencia con Boeing durante el período 2005-2007. Además, incluso si los hubiera tenido, la magnitud nula o *de minimis* de cualquier subvención por aeronave supuestamente disponible habría sido demasiado pequeña para causar efectos significativos sobre los precios.

4.605 Por último, aunque el Grupo Especial concluyera que en el período 2001-2005 se produjo una significativa contención de la subida de los precios, esa contención ya no es "significativa", es decir, "importante", habida cuenta de los actuales resultados financieros de Boeing. Además, incluso si hoy en día Boeing estuviera sufriendo algún perjuicio de menor importancia en forma de reducción de los

[1158] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1741-1745.
[1159] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 282 del Grupo Especial, párrafo 308.
[1160] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 282 del Grupo Especial, párrafo 308.
[1161] *Véase, por ejemplo*, CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1148-1174; CE, respuesta a la pregunta 261 del Grupo Especial.
[1162] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 424-431.
[1163] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 424-431.
[1164] CE, respuesta a las preguntas 210 y 214 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

ingresos debido a la contención de la subida de los precios en ventas realizadas en el pasado -cosa que no ocurre-, no podría considerarse que ese perjuicio es "grave" en el sentido del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[1165]

f) Conclusiones

4.606 Las CE sostienen que han demostrado que, en el día de hoy (finales de 2007), no hay efectos desfavorables para empresas estadounidenses, incluida Boeing. La participación dominante en términos generales de Boeing en los mercados de LCA en un momento en el que la demanda se dispara, su volumen sin precedentes de pedidos pendientes y el dilatado plazo de espera para la entrega de aeronaves, los elevados márgenes de beneficio registrados y previstos, su volumen sin precedente de pedidos, el aumento de los precios que percibe por sus LCA y otros muchos indicadores financieros y comerciales que mejoran rápidamente lo demuestran de manera concluyente.[1166] Las CE aducen que han puesto de manifiesto que la magnitud actual por aeronave de las supuestas subvenciones en el marco de la FEM puestas a disposición de Airbus SAS para los modelos A320, A330 y A340 es *de minimis*, o incluso nula, y que habida cuenta de su naturaleza y de las condiciones actuales de competencia, no puede ser la causa de los supuestos efectos desfavorables. Las supuestas subvenciones para el A380, que no compite con ningún producto de Boeing, no pueden causar efectos desfavorables actuales. Y el A350 XWB no está subvencionado.[1167] En todo caso, Airbus no ha tenido generalmente incentivos (habida cuenta, por ejemplo, de la acumulación de los pedidos de cinco años de LCA de pasillo único) ni oportunidad (habida cuenta de la escasa competencia para las ventas de esas aeronaves) para emplear cualquier subvención disponible para aplicar una política audaz de precios a sus LCA. Además, las CE afirman haber demostrado que, habida cuenta de la incidencia de numerosos factores distintos de las subvenciones, los efectos de supuestos precios subvencionados no fueron el factor determinante de las campañas de venta a que hacen referencia los Estados Unidos como prueba de los efectos desfavorables.[1168]

4.607 Pero aun suponiendo, a efectos de argumentación, que por efecto de las supuestas subvenciones a Airbus, Boeing perdiera algunas ventas entre 1999 y 2005, esa supuesta "pérdida de ventas" no es actualmente significativa habida cuenta del enorme volumen de los pedidos atrasados y del hecho de que Boeing ha vendido todos los pedidos "perdidos" antes a otros clientes, probablemente a precios mayores. De forma análoga, la contención histórica de la subida de los precios ya no es "significativa", tanto porque en general los precios han aumentado entre 2004-2005 y 2006-2007 como porque los márgenes de explotación de Boeing en 2006-2007, debido en gran medida a las entregas actuales de pedidos hechos en los años 2002-2005, han alcanzado un nivel sin precedentes o están a punto de alcanzarlo.[1169] Entre tanto, los Estados Unidos se niegan rotundamente a explicar cómo -habida cuenta de su antigüedad, naturaleza y magnitud- las supuestas subvenciones causaron la pérdida de ventas, la contención de la subida de precios y el desplazamiento concretos que los Estados Unidos alegan que se produjeron en 1999-2005. En lugar de ello, sus argumentos sobre la relación causal -incluida la hipótesis de la "relación causal basada en el lanzamiento de productos en el pasado", totalmente especulativa, que prescinde de Airbus y de la evolución del mercado de las LCA durante 40 años- se reduce a colocar la etiqueta de "subvencionados" en todos los productos de Airbus y presumir acto seguido que, debido a esa mácula, causan los perjuicios competitivos alegados.[1170]

[1165] *Véase, por ejemplo*, CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 424-431.
[1166] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 11.
[1167] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 12.
[1168] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 13.
[1169] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 14.
[1170] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 15.

ICC suprimida donde se indica [***]

4.608 Las CE aducen que los Estados Unidos presentan alegaciones generalizadas contra más de 70 medidas, y afirman que dichas medidas constituyen subvenciones prohibidas o subvenciones que causan efectos desfavorables para sus intereses en el sector de las LCA. Sin embargo, al mismo tiempo optan por hacer caso omiso de las características concretas del mercado de LCA y del marco jurídico pertinente que acordaron, a saber, el Acuerdo de 1979 y el Acuerdo de 1992, que tratan concretamente de las LCA. En muchas ocasiones los Estados Unidos se abstienen de identificar a los verdaderos receptores de las supuestas subvenciones, y al no hacerlo no establecen una presunción *prima facie* sobre la manera en que las supuestas subvenciones benefician al productor de LCA de las CE que supuestamente causa efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. Por último, las CE consideran que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de una "genuina y sustantiva relación de causa a efecto" entre las supuestas subvenciones y los efectos desfavorables que alegan -alegación que está en conflicto con la realidad económica, ya que la salud financiera de Boeing es excelente-.[1171]

4.609 Las CE consideran que los argumentos de los Estados Unidos en esta diferencia están basados en presunciones sin fundamento y deficiencias probatorias.[1172] Las CE solicitan respetuosamente al Grupo Especial que, al analizar si los Estados Unidos han cumplido la carga de demostrar la existencia de una relación causal con pruebas positivas, tenga presente algunos de los saltos lógicos más importantes e injustificados en que incurren los Estados Unidos.[1173] En concreto, los Estados Unidos:

- seleccionan un conjunto de productos subvencionados y productos similares sin ninguna base en las pruebas de las características físicas, funcionales y relativas a los precios, la percepción de los participantes en los mercados, incluidos Boeing y Airbus, y las relaciones reales de competencia entre esos productos;

- prescinden de la distinta naturaleza, antigüedad, magnitud y efectos de los préstamos individuales en el marco de la FEM de cuatro gobiernos distintos a lo largo de un período de 40 años, para atender exclusivamente a los supuestos efectos de un inexistente "programa de Ayuda para emprender proyectos";

- prescinden de la naturaleza, antigüedad, magnitud y efectos distintos de las supuestas subvenciones en forma de medidas relativas a la infraestructura, préstamos del BEI, donaciones para investigación y tecnología, aportaciones de capital y medidas de reestructuración, alegando que todas esas medidas tienen el mismo efecto que el "programa de Ayuda para emprender proyectos" y potencian simplemente ese efecto;

- ignoran el cambio de las condiciones de competencia en los mercados de LCA y centran sus alegaciones casi exclusivamente en los datos relativos a las campañas de venta, los precios y las cuotas de mercado del período histórico 1999-2005, y no del período adecuado de referencia 2006-2007;

- no realizan el necesario análisis de la relación causal por campañas específicas, minimizando así los numerosos factores que afectan a los resultados y precios de una venta de LCA;

- se niegan a determinar la magnitud, por aeronave, de las subvenciones que supuestamente se ponen actualmente a disposición de Airbus para influir en las

[1171] CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 93.
[1172] CE, Segunda declaración confidencial final, párrafo 23.
[1173] CE, Segunda declaración confidencial final, párrafo 23.

ICC suprimida donde se indica [***]

decisiones relativas a la fijación de precios en las distintas campañas de ventas, y de hecho ignoran tanto principios de imputación y amortización ampliamente aceptados como el Acuerdo SMC, la práctica en materia de derechos compensatorios y la lógica, al utilizar una metodología basada en intereses compuestos con la que obtienen una imprecisa cuantía de la subvención que sitúan "muy por encima de 100.000 millones de dólares"; y

- admiten la existencia de una competencia activa, pero no tienen en cuenta el impacto de la competencia al suponer que cada venta que Boeing no consigue es una "venta perdida" debido a las supuestas subvenciones a Airbus y que cada precio inferior al "precio previsto" por los Estados Unidos es inferior a éste a consecuencia exclusivamente de las supuestas subvenciones a Airbus.[1174]

4.610 Los Estados Unidos no pueden superar la presente refutación, en conjunción con las pruebas positivas presentadas por las CE, que demuestran, entre otras cosas, la inexistencia de efectos desfavorables actuales y de una relación causal entre las medidas impugnadas y cualesquiera supuestos efectos.[1175]

4.611 Las CE solicitan al Grupo Especial que rechace todas las alegaciones formuladas por los Estados Unidos en la presente diferencia.[1176]

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS

5.1 Los argumentos de los terceros (Australia, el Brasil, el Canadá, Corea, China y el Japón) figuran en sus comunicaciones escritas y orales al Grupo Especial y en sus respuestas a las preguntas. Los argumentos de los terceros, basados en los resúmenes por ellos presentados de conformidad con el párrafo 13 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, se exponen en esta sección.[1177]

A. AUSTRALIA

5.2 En su comunicación presentada en calidad de tercero, Australia afirma que el presente procedimiento plantea cuestiones sistémicas significativas e importantes cuestiones de interpretación jurídica. En su comunicación, Australia centró su atención en determinadas cuestiones. Sin embargo, Australia señala que el hecho de que no haya comentado alguna cuestión en particular no debe interpretarse como indicación de que acepta las opiniones de cualquiera de las partes sobre esa cuestión.[1178]

1. Los Acuerdos de 1979 y 1992

a) Los Acuerdos de 1979 y 1992 como legislación aplicable

5.3 Australia considera que el argumento de las CE de que los Acuerdos de 1979 y 1992 constituyen legislación aplicable a la presente diferencia invita a examinar la relación de esos Acuerdos con el Acuerdo sobre la OMC.[1179] Observa que el Acuerdo de 1979 es uno de los Acuerdos

[1174] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 16.
[1175] CE, resumen de la declaración final en la segunda reunión, párrafo 17.
[1176] CE, resumen de la Segunda comunicación escrita, párrafo 75. *Véase también* CE, resumen de la Primera comunicación escrita, párrafo 94.
[1177] Corea y China no presentaron resúmenes de sus declaraciones orales. En consecuencia, la exposición se refiere al texto completo de sus comunicaciones orales.
[1178] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 1.
[1179] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

Comerciales Plurilaterales enumerados en el Anexo 4 del Acuerdo sobre la OMC. Los Acuerdos Comerciales Plurilaterales están enumerados en el Apéndice 1 del ESD como acuerdos incluidos en su ámbito de cobertura, siempre que las partes en el acuerdo en cuestión adopten una decisión en la que se establezcan las condiciones de aplicación del Entendimiento a dicho acuerdo. Australia señala que las partes en el Acuerdo de 1979 no han adoptado esa decisión. Por consiguiente, el Acuerdo de 1979 no es un acuerdo abarcado por el ESD.[1180]

5.4 Australia observa que las CE afirman que el Acuerdo de 1992 puede invocarse como defensa en esta diferencia, aduciendo que el párrafo 2 del artículo 7 del ESD permite que las defensas se basen en una normativa que no es la de la OMC. Sin embargo, el párrafo 2 del artículo 7 alude únicamente a las defensas basadas en acuerdos abarcados invocados por las partes en una diferencia, y no a defensas basadas en acuerdos no abarcados.[1181] Australia señala que el Órgano de Apelación ha aclarado, a la luz del párrafo 2 del artículo 7 del ESD, que este último sólo es aplicable a los acuerdos abarcados. No incumbe a los grupos especiales aclarar las disposiciones de acuerdos no abarcados. El Acuerdo de 1979 está comprendido en esta última categoría. También el Acuerdo de 1992 está incluido en esta última categoría. A juicio de Australia, en la presente diferencia el Grupo Especial debe abstenerse de aplicar el sistema de solución de diferencias de la OMC para determinar derechos y obligaciones establecidos en los Acuerdos de 1979 y 1992.[1182]

b) Los Acuerdos de 1979 y 1992 como ayudas para la interpretación del Acuerdo SMC

5.5 Australia observa que las CE invocan el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena en apoyo de su argumento de que cabe remitirse a los Acuerdos de 1979 y 1992 como ayuda para la interpretación del Acuerdo SMC.[1183] Australia no cree que las normas de derecho internacional establecidas en los Acuerdos de 1979 y 1992, que sólo son aplicables a las relaciones entre subconjuntos de partes en el Acuerdo SMC, puedan tenerse en cuenta, en virtud del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena, para interpretar el Acuerdo SMC. En términos más generales, y dado que la aplicación del párrafo 3 c) del artículo 31 puede tener repercusiones sistémicas significativas para el sistema de solución de diferencias de la OMC, Australia sostiene que en la presente diferencia el Grupo Especial debe tratar esa cuestión con cierta cautela.[1184]

5.6 En la reunión del Grupo Especial con los terceros Australia observó que el Grupo Especial no estimó necesario determinar si el Acuerdo de 1992[1185] estaba comprendido en el ámbito de aplicación del párrafo 3 c) del artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969*. Si el Grupo Especial tuviera motivos para examinar la aplicación de esa disposición, Australia reitera su opinión de que el párrafo 3 c) del artículo 31 no es aplicable al Acuerdo de 1979[1186] y el Acuerdo de 1992. Ninguno de esos Acuerdos es una norma de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes en el Acuerdo SMC, como requiere el párrafo 3 c) del artículo 31.[1187] Australia observa que en la resolución preliminar del Grupo Especial se afirma expresamente que en ella no se abordan determinados argumentos formulados por las CE en relación con la pertinencia del

[1180] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 3.
[1181] Resumen de la declaración inicial de Australia en la reunión con los terceros (en lo sucesivo "resumen de la declaración inicial de Australia"), párrafo 3.
[1182] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 4.
[1183] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 5.
[1184] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 6.
[1185] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 1, donde se cita el *Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y la Comunidad Económica Europea relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles al comercio de grandes aeronaves civiles, de 1992*.
[1186] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 1, donde se cita el *Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, de 1979*.
[1187] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 1.

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 4 del Acuerdo de 1992.[1188] A juicio de Australia, el Grupo Especial debe rechazar esos argumentos.[1189] Por último, Australia observa que en la resolución preliminar del Grupo Especial se hace referencia, con cierta extensión, al argumento de las CE de que el Acuerdo de 1992 da lugar a *estoppel*. Australia señala que ningún grupo especial ni el Órgano de Apelación han aceptado alegaciones de *estoppel*. Australia no acepta la posición sobre el *estoppel* adoptada por las CE en esta diferencia.[1190]

2. Aplicabilidad del Acuerdo SMC a subvenciones anteriores a 1995

5.7 Australia observa que los Estados Unidos afirman que las CE han estado concediendo subvenciones desde hace varios decenios, empezando por la concesión de Ayuda para emprender proyectos para el desarrollo de la primera gran aeronave civil (LCA) de la familia Airbus, el A300, en el decenio de 1970.[1191] Australia sostiene que dado que varias de esas supuestas subvenciones se concedieron antes de la entrada en vigor, el 1° de enero de 1995, del Acuerdo SMC, cabe preguntarse si dichas subvenciones están realmente comprendidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo SMC.[1192]

5.8 Australia observa que el artículo 28 de la Convención de Viena estipula que una parte no estará obligada por un tratado en relación con "ninguna situación que ... haya dejado de existir" antes de la entrada en vigor del tratado para esa parte, salvo que del tratado se desprenda una intención diferente. El uso de la palabra "situación" parece aludir a algo que subsiste y continúa a lo largo del tiempo. El artículo 28 implica también necesariamente que, a falta de intención diferente, las obligaciones establecidas en los tratados sí son aplicables a cualquier "situación" que no haya dejado de existir.[1193] Australia considera que en la presente diferencia, el Grupo Especial debe basarse en la orientación dada por el Órgano de Apelación en relación con el artículo 28 de la Convención de Viena para determinar si procede considerar que los pagos efectuados antes de la entrada en vigor del Acuerdo SMC forman parte de una "situación" o una continuidad en la concesión de subvenciones que siguió existiendo después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC.[1194]

3. Supeditación *de facto* a las exportaciones

5.9 Australia observa que los Estados Unidos aducen que la Ayuda para emprender proyectos otorgada a Airbus para los modelos A380, A340-500/600 y A330-200 estaba supeditada *de facto* a los resultados de exportación, por lo cual constituye una subvención prohibida en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Australia considera que, al formular ese argumento, los Estados Unidos se centran principalmente en la propensión a la exportación de un producto como las LCA, a expensas de un examen de la configuración total de los hechos. A juicio de Australia, esto daría lugar a una aplicación indebida de las orientaciones del Órgano de Apelación sobre la supeditación a las exportaciones, así como de las constataciones del Grupo Especial en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*.[1195]

[1188] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 2, donde se cita la resolución preliminar (WT/DS316), 11 de julio de 2007, párrafo 58.

[1189] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 2.

[1190] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 4, donde se cita la Segunda comunicación escrita de las CE, párrafo 41.

[1191] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 7.

[1192] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 8.

[1193] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 9.

[1194] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 10.

[1195] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.10 Australia recuerda que para establecer la supeditación a las exportaciones deberán demostrarse tres elementos: 1) la concesión de una subvención; 2) que esté "vinculada a"; 3) las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. El segundo elemento constituye el núcleo mismo de la norma jurídica, y debe examinarse con independencia del tercer elemento y las pruebas de la orientación a la exportación. Por consiguiente, las pruebas de que un producto es por su propia naturaleza exportable apoyan el establecimiento de una relación de condicionalidad, pero no son concluyentes por lo que respecta a ese segundo elemento.[1196]

5.11 En la segunda frase de la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 se afirma expresamente que el mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no puede por sí mismo justificar una constatación de supeditación a las exportaciones. Esto no significa que la propensión a la exportación sea irrelevante en el análisis de la supeditación; simplemente significa que no es sino una de las varias circunstancias que han de tenerse en cuenta. En el presente caso es preciso examinar con cuidado las pruebas utilizadas para invocar la supeditación a las exportaciones y el peso que se les debe atribuir. Hacer demasiado hincapié en la propensión a la exportación obraría en menoscabo de lo dispuesto en la segunda frase de la nota 4.[1197]

5.12 En opinión de Australia, el análisis que los Estados Unidos hacen de la supeditación *de facto* a las exportaciones en el presente caso adolece de dos defectos principales. En primer lugar, los Estados Unidos, al centrarse en la propensión a la exportación, combinan las ventas del producto, en general, con las ventas de exportación. Esto lleva a la conclusión errónea de que los resultados de venta son resultados de exportación. En segundo lugar, los Estados Unidos se centran en el requisito contractual de reembolsar el préstamo y su relación con los resultados de venta. Sin embargo, los elementos de hecho a que hacen referencia no aclaran en qué medida es obligatorio el reembolso de la Ayuda para emprender proyectos. Parece, además, que Airbus recibe pagos de Ayuda para emprender proyectos con independencia de que haya o no haya ventas. Por consiguiente, los Estados Unidos no han explicado por qué un nexo entre el requisito de reembolsar el préstamo y los resultados de venta establece un vínculo entre el otorgamiento de una supuesta subvención y los resultados de exportación.[1198]

5.13 Australia señala que para la satisfacción del requisito jurídico de supeditación a las exportaciones a que se hace referencia en la nota 4 al párrafo 1 del artículo 3, la relación de condicionalidad entre la concesión de la subvención y los resultados de exportación es fundamental. Australia observa que, en *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación observó que para establecer la supeditación a las exportaciones la relación de supeditación requerida "debe *inferirse* de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean, ninguno de los cuales será probablemente decisivo por sí solo en ningún caso determinado".[1199] A juicio de Australia, esos hechos pertinentes podrían ser, entre otros: un análisis de la naturaleza del producto; el diseño y la forma de la subvención; la propensión a la exportación del producto; las condiciones o prescripciones de rendimiento adjuntas a la concesión de la subvención; cualquier distinción hecha entre las ventas de exportación y en el mercado interior por lo que respecta a las obligaciones de reembolso; el nivel de las exigencias de venta en relación con la demanda interna; y declaraciones oficiales de los gobiernos en las que se indiquen las razones para conceder las

[1196] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 12.
[1197] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 13.
[1198] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 14.
[1199] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 5, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvenciones. La posibilidad de que también haya ventas que no sean de exportación puede no romper el vínculo con la exportación prevista.[1200]

5.14 Australia considera que la caracterización que los Estados Unidos hacen de los resultados de exportación como un "intercambio de compromisos"[1201] representa un criterio menos estricto del requerido por la nota 4 al párrafo 1 del artículo 3. El análisis por el Grupo Especial de la relación de condicionalidad entre la concesión de la subvención y los resultados de exportación debe basarse en la configuración total de los hechos. Los contratos de préstamo pueden contener disposiciones en virtud de las cuales Airbus promete efectuar reembolsos de los préstamos sobre la base de las ventas. Por consiguiente, lo que hay que determinar es la medida en que el texto de esos contratos es representativo de la verdadera naturaleza de los préstamos, y en qué medida cabe afirmarse que la concesión de la subvención está condicionada a la promesa de reembolsar sobre la base de las ventas de exportación.[1202]

5.15 Australia considera que un factor pertinente para determinar la medida en que las ventas o los objetivos de producción equivalen a resultados de exportación es el momento en que debe efectuarse el reembolso de los préstamos. Por ejemplo, si los préstamos requieren un determinado nivel de ventas al que sólo puede llegarse mediante la exportación, ello indicaría que los resultados requeridos sólo pueden conseguirse mediante exportaciones.[1203]

5.16 Australia no está de acuerdo en que las "motivaciones" o las "razones" son necesariamente irrelevantes para determinar si hay la supeditación *de facto* a las exportaciones.[1204] Esas "motivaciones" o "razones" pueden deducirse objetivamente de declaraciones oficiales del gobierno y pueden arrojar luz sobre si la concesión de la subvención está vinculada a la exportación.[1205]

5.17 Australia considera que el criterio de las CE, a saber, que una subvención, para estar supeditada a los resultados de exportación, deberá ser "consecuencia de los resultados de exportación"[1206], menoscaba gravemente el criterio para determinar la supeditación *de facto* a las exportaciones establecido en la primera frase de la nota 4 al párrafo 1 del artículo 3. El hecho de que el otorgamiento de una subvención no sea consecuencia de exportaciones reales ("*actual exportation*") no significa que el otorgamiento de una subvención no esté vinculado a los resultados de exportación, y en consecuencia supeditado a los resultados de exportación en el sentido del Acuerdo SMC.[1207]

5.18 Australia observa que las CE han planteado ciertas preocupaciones legítimas relacionadas con la probabilidad de la propensión a la exportación en el caso de las pequeñas economías dependientes de la exportación o en el caso de un mercado mundial.[1208] Australia considera que la segunda frase de la nota 4 del Acuerdo SMC es pertinente a ese respecto. La propensión a la exportación sólo es un elemento para demostrar la necesaria relación de condicionalidad o dependencia entre la concesión de

[1200] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 6, donde se cita la Segunda comunicación de los Estados Unidos, 28 de junio de 2007, párrafo 244.
[1201] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 7, donde se cita la Segunda comunicación de los Estados Unidos, 28 de junio de 2007, párrafos 134, 142, 161-167, 136 y 210-214.
[1202] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 7.
[1203] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 8.
[1204] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 9, donde se cita la Segunda comunicación de los Estados Unidos, 28 de junio de 2007, párrafos 231 y 232.
[1205] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 9.
[1206] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 10, donde se cita la Segunda comunicación de los Estados Unidos, 28 de junio de 2007, párrafos 144 y 148-160.
[1207] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 10.
[1208] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 11, donde se cita la Segunda comunicación escrita de las CE, párrafos 228-231.

ICC suprimida donde se indica [***]

una subvención y los resultados de exportación. La supeditación tiene que demostrarse. La propensión a la exportación no debe confundirse con la supeditación a la exportación, y deberá evaluarse sobre la base de un análisis de la configuración total de los hechos. El análisis necesario para el establecimiento de una relación de supeditación debe permitir discernir situaciones en las que la magnitud de la economía de un país y su dependencia general de las exportaciones darían lugar a una constatación positiva de propensión a la exportación y, en consecuencia, a discriminación contra economías pequeñas dependientes de las exportaciones.[1209]

5.19 Australia observa que, a juicio de las CE, el término "*anticipated*" ("previstos") que figura en la nota 4 del Acuerdo SMC alude a una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en que se considera que la subvención existe, pero que tendrá lugar posteriormente.[1210] Australia considera que esa interpretación es problemática, ya que obliga a realizar un análisis *ex post facto* y por "'*anticipated*' *exportation*" ("exportaciones previstas") entiende "'*actual*' *exportation*". El sentido corriente del término "*anticipate*" conlleva un elemento de probabilidad, es decir, que es probable que una exportación tenga lugar, pero que ello no suceda. Además, el Órgano de Apelación ha constatado que no basta con demostrar únicamente que un gobierno que concede una subvención previó que de ello resultarían exportaciones.[1211, 1212]

4. Efectos desfavorables

5.20 Australia observa que los Estados Unidos alegan que el otorgamiento de las supuestas subvenciones a Airbus por las CE y los Gobiernos participantes en Airbus ha causado efectos desfavorables para sus intereses, en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC.[1213]

a) Cuestiones temporales que afectan a la alegación de existencia de efectos desfavorables formulada por los Estados Unidos

5.21 Australia considera que la alegación de existencia de efectos desfavorables formulada por los Estados Unidos plantea dos cuestiones temporales. En primer lugar, si lo que debe evaluarse son los efectos desfavorables que existen en la fecha en que el grupo especial adopta una decisión o los que existían en la fecha de su establecimiento. En segundo lugar, qué constituye un período representativo adecuado para evaluar los efectos desfavorables. Según Australia, en la presente diferencia, el Grupo Especial, al abordar esas cuestiones, debe recurrir a la orientación dada en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.[1214] Australia observa que la Parte III del Acuerdo SMC proporciona una orientación mínima por lo que respecta al período de tiempo concreto dentro del cual debe realizarse una evaluación de los efectos desfavorables. En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* se hace referencia a un "período reciente"[1215], pero no se especifica cuán largo ha de ser ese período. Sin embargo, sí parece que se sugiere que un examen de

[1209] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 11.
[1210] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 12, donde se cita la Segunda comunicación escrita de las CE, párrafos 232-250.
[1211] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 12, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves*, párrafo 171.
[1212] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 12.
[1213] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 15.
[1214] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 16.
[1215] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 17, donde se cita la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafos 35 y 36.

ICC suprimida donde se indica [***]

la evolución del asunto a lo largo de un período superior a un año proporciona un fundamento más sólido para la evaluación y sitúa los acontecimientos en un contexto temporal más amplio.[1216]

5.22 A juicio de Australia, el período de referencia adecuado por lo que respecta a los efectos desfavorables deberá evaluarse caso por caso, teniendo en cuenta todos los hechos y circunstancias pertinentes. Entre los factores pertinentes cabe citar: a) que se alegue que se han venido concediendo subvenciones desde hace más de 30 años; b) la naturaleza de las supuestas subvenciones, incluidos los préstamos a largo plazo; c) que el desarrollo y las ventas del producto en la rama de producción de grandes aeronaves civiles tienen lugar en marcos temporales muy prolongados; d) que la vida útil media de una aeronave es superior a los 20 años; e) que ni el Acuerdo SMC ni el ESD impiden al Grupo Especial examinar pruebas de existencia de efectos desfavorables posteriores a la fecha de su establecimiento (es decir, el 20 de julio de 2005), siempre que las pruebas guarden relación con medidas que estaban comprendidas en el mandato del Grupo Especial; y f) la referencia, en el párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC, a "un período apropiadamente representativo, suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado del producto afectado, que en circunstancias normales será por lo menos de un año".[1217]

b) Relación causal

5.23 Australia considera que, en función de los hechos y circunstancias que prevalecen en un caso concreto, el Acuerdo SMC permite la agregación de subvenciones para evaluar si están causando efectos desfavorables. En esas circunstancias un reclamante no está obligado a demostrar la existencia de efectos desfavorables por lo que respecta a cada una de las subvenciones individualmente.[1218]

c) Magnitud de la subvención y metodología

5.24 Australia observa que, por lo que respecta a la metodología, cabe señalar que la Parte III y la Parte V del Acuerdo SMC obedecen a distintos fines.[1219] Como afirmó el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, las disposiciones de la Parte V "no deben trasponerse automáticamente a la Parte III".[1220] Sin embargo, en determinados casos esas disposiciones pueden proporcionar un contexto para la interpretación de la Parte III.[1221]

5.25 Australia no cree que la Parte III del Acuerdo SMC requiera una cuantificación o asignación exactas del beneficio de la subvención.[1222] La magnitud del beneficio de una subvención sólo es pertinente por lo que respecta a una alegación de perjuicio grave en la medida en que confirme si la

[1216] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 17, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.1199.

[1217] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 18.

[1218] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 19, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, informe del Grupo Especial, párrafos 7.1290-7.1307. *Véanse también* la comunicación escrita presentada por el Brasil en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafo 56, y la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafos 61 y 62.

[1219] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 14, donde se cita la Segunda comunicación de los Estados Unidos, 28 de junio de 2007, párrafos 600 y 601; y la comunicación escrita presentada por el Brasil en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafos 37 y 38

[1220] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 14, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 438.

[1221] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 14.

[1222] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 13, donde se cita la Segunda comunicación de los Estados Unidos, 28 de junio de 2007, párrafos 600-602; y la comunicación escrita presentada por el Brasil en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafos 37 y 38.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvención es de magnitud suficiente para causar los efectos alegados.[1223] Por consiguiente, en esta diferencia no hay razón alguna para que las CE sugieran que los Estados Unidos están obligados a especificar con exactitud la cuantía de la subvención por aeronave.[1224]

d) Pertinencia de los conceptos "producto subvencionado" y "producto similar"

5.26 Australia observa que a la luz de los apartados a) y c) del artículo 5, el párrafo 3 del artículo 6, el párrafo 1 del artículo 15 y la nota 46 del Acuerdo SMC, es evidente que al evaluar la alegación de existencia de efectos desfavorables formulada por los Estados Unidos hay que identificar tanto el "producto subvencionado" (es decir, el "producto considerado") como el "producto similar" correspondiente. Australia observa además que el Acuerdo SMC, al detallar los requisitos para establecer la existencia de perjuicio grave en el sentido de los apartados b) y c) del párrafo 3 del artículo 6, alude al "producto similar no subvencionado" en el párrafo 4 del artículo 6 y el párrafo 5 del artículo 6, respectivamente.[1225]

e) Caracterización por los Estados Unidos del "producto subvencionado" y el "producto similar"

5.27 Australia observa que para justificar su alegación de existencia de efectos desfavorables, los Estados Unidos han agrupado todos los modelos de LCA de Airbus bajo la bandera de la familia de LCA de Airbus. Según los Estados Unidos, a los efectos de la presente diferencia el "producto subvencionado" es la familia de LCA de Airbus. De manera análoga, los Estados Unidos han agrupado todos los modelos de LCA de Boeing, y han afirmado que a efectos de la presente diferencia el "producto similar" es la familia de LCA de Boeing. Australia observa que las CE reconocen la existencia de algún tipo de "concepto de familia" por lo que respecta a las LCA.[1226]

5.28 A juicio de Australia, una de las principales cuestiones que el Grupo Especial ha de resolver en la presente diferencia es si la caracterización que los Estados Unidos hacen del "producto subvencionado" y el "producto similar" proporciona un punto de comparación adecuado para evaluar si las supuestas subvenciones han causado efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos.[1227]

f) Consideraciones jurídicas para determinar cuáles son el "producto subvencionado" y el "producto similar"

5.29 Australia aduce que al evaluar una alegación de existencia de efectos desfavorables es preciso identificar el "producto subvencionado" antes de identificar el "producto similar". No obstante, es evidente que los dos conceptos están estrechamente relacionados.[1228] Australia observa que en el Acuerdo SMC o en asuntos sustanciados en la OMC parece haber poca orientación por lo que respecta a la determinación del "producto subvencionado" por un Miembro de la OMC reclamante. Sin embargo, dado que la definición del "producto similar" en la nota 46 del Acuerdo SMC requiere que el "producto similar" sea "idéntico" o tenga "características muy parecidas" a las del producto subvencionado, parece razonable suponer que tiene que haber limitaciones al alcance del "producto subvencionado".[1229] Australia ha destacado varios asuntos sustanciados en la OMC que ofrecen

[1223] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 13, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, informe del Grupo Especial, párrafos 7.1173 y 7.1177; y el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 461.
[1224] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 13.
[1225] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 17.
[1226] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 18.
[1227] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 19.
[1228] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 20.
[1229] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

orientación para la determinación del "producto similar". *Indonesia - Automóviles* parece ser especialmente pertinente por lo que respecta a la presente diferencia.[1230]

5.30 A la luz de los asuntos sustanciados en la OMC pertinentes, Australia sostiene que el Grupo Especial debe cerciorarse de las siguientes cuestiones al examinar la caracterización que los Estados Unidos hacen del "producto subvencionado" y el "producto similar":

i) ¿Es razonable que los Estados Unidos, tras haber tratado de establecer la existencia de subvenciones basándose principalmente en modelos específicos de LCA de Airbus, se centren después, en relación con su alegación de existencia de efectos desfavorables, en la familia de LCA de Airbus como el "producto subvencionado"? En otras palabras, ¿requiere una alegación al amparo del Acuerdo SMC que se aplique un criterio coherente al establecer la existencia de una subvención y al establecer la existencia de efectos desfavorables?

ii) En términos de características físicas (por ejemplo, longitud, altura, envergadura, capacidad de asientos, capacidad de carga y autonomía) y de precio ¿es adecuado sugerir, por ejemplo, que el Boeing 747 (como teórico "producto similar") tiene "características muy parecidas" a las del Airbus A320 (como teórico "producto subvencionado")?

iii) ¿Cómo analiza la rama de producción de LCA la segmentación del mercado? ¿Cuáles son los gustos y costumbres de las aerolíneas (es decir, los consumidores) cuando éstas compran una gama de modelos de LCA para configurar su flota?

iv) ¿Cuán ampliamente debe extenderse el "acordeón de similitud" en términos de la definición del "producto similar" con arreglo al Acuerdo SMC?

v) ¿Da lugar el agrupamiento por los Estados Unidos de varios modelos de LCA a que no se tengan en cuenta características de productos específicos de manera que pudiera afectar al resultado de la diferencia?

vi) ¿Procedería desagregar el agrupamiento de productos que hacen los Estados Unidos basándose en las características físicas (por ejemplo, longitud, altura, envergadura, capacidad y autonomía), los usos finales y las percepciones de los consumidores?[1231]

5.31 Australia señala que, contrariamente a lo que han sugerido las CE[1232], en la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero no se "insta a este Grupo Especial a que se atenga a las constataciones del Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles*". Australia considera que para evaluar una alegación de existencia de efectos desfavorables es preciso identificar el "producto subvencionado" antes de identificar el "producto similar".[1233] Australia reitera también que en *Japón - Bebidas alcohólicas II* el Órgano de Apelación puso de relieve que el concepto de similitud es flexible y depende de "la disposición concreta ... así como ... el contexto y las circunstancias existentes en

[1230] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 22.
[1231] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 23.
[1232] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 15, donde se cita la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, 28 de junio de 2007, párrafo 745.
[1233] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 15, donde se cita el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafos 7.555 y 7.556.

ICC suprimida donde se indica [***]

cualquier caso dado".[1234] Australia recuerda además que el Órgano de Apelación ha mantenido que el agrupamiento de productos puede ser un instrumento analítico aceptable para evaluar la similitud.[1235]

5.32 Por último, Australia observa que en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales* el Grupo Especial indicó que siempre incumbe a la parte reclamante en una diferencia ante la OMC determinar las razones y la naturaleza de su propia reclamación, incluida la amplitud o el carácter restrictivo de la descripción del "producto subvencionado". El Grupo Especial afirmó que seguidamente incumbe al reclamante demostrar la existencia de una relación causal en relación con ese "producto subvencionado".[1236]

5. Infraestructura general

5.33 Australia considera que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 excluye la "infraestructura general" de lo que debe considerarse como una contribución financiera en el contexto del suministro de bienes y servicios por el gobierno. En relación con el inciso iii), el Órgano de Apelación ha observado que la infraestructura general es una infraestructura de carácter general.[1237] Australia sostiene que el Grupo Especial debe tener en cuenta su observación de que en este contexto por "infraestructura general" debe entenderse el suministro por el gobierno de bienes y servicios de disposición general o de uso múltiple.[1238]

5.34 Australia considera que una definición amplia de la "infraestructura general" en cuanto que infraestructura que contribuye al cumplimiento de objetivos de política pública, como la propugnada por las CE[1239], no tiene fundamento en el Acuerdo SMC. Si esa fuera la prueba aplicable, prácticamente cualquier contribución financiera de un gobierno a la creación de infraestructura quedaría excluida de la definición de "subvención" en el Acuerdo SMC, aunque se concediera a una empresa en particular. Esa interpretación menoscabaría gravemente las disciplinas del Acuerdo SMC.[1240]

5.35 Australia tampoco acepta que "siempre que el público pueda acceder a la infraestructura, o ésta proporcione bienes comunes al público, deberá tratarse como 'infraestructura general'".[1241] Ese criterio sería demasiado amplio.[1242]

5.36 Australia sostiene que el Grupo Especial tiene que analizar si la infraestructura es para uso exclusivo o limitado por determinadas empresas. No considera que el inciso iii) requiera una presunción de que la infraestructura financiada por el gobierno es de carácter general a no ser que las

[1234] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 15, donde se cita el asunto *Japón - Bebidas alcohólicas II*, informe del Órgano de Apelación, páginas 24 y 26.

[1235] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 15, donde se cita el asunto *Corea - Bebidas alcohólicas*, informe del Órgano de Apelación, párrafos 141-144.

[1236] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 16, donde se cita el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafos 7.559 y 7.560; *véase también* la comunicación escrita presentada por el Brasil en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafos 52 y 53.

[1237] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 20, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 60. *Véase también* el resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 24.

[1238] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 24.

[1239] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 21, donde se cita la Primera comunicación escrita de las CE, párrafos 710-724.

[1240] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 21.

[1241] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 22, donde se cita la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, 23 de abril de 2007, párrafo 47.

[1242] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 22.

ICC suprimida donde se indica [***]

pruebas demuestren que su uso está limitado exclusivamente a determinados usuarios. Además, la infraestructura no es necesariamente de carácter general por el mero hecho de que las limitaciones de su uso a favor de determinados usuarios sean temporales. En última instancia, un análisis de la infraestructura tiene que realizarse caso por caso, teniendo en cuenta todos los hechos y circunstancias pertinentes, incluidos los términos y condiciones relacionados con su uso.[1243]

5.37 Según Australia, la exclusión de la "infraestructura general" en virtud del artículo 1 del Acuerdo SMC debe distinguirse del análisis de la especificidad con arreglo al artículo 2. También requiere un examen separado del de la cuestión de si el gobierno ha otorgado un beneficio, que es necesario para completar el análisis de la existencia de una subvención.[1244]

6. Especificidad regional

5.38 Australia observa que las CE aducen que el párrafo 2 del artículo 2 requiere una doble prueba: i) que la subvención esté limitada a una región geográfica designada; y ii) que la subvención esté limitada a determinadas empresas situadas en esa región geográfica designada. Sin embargo, Australia señala a la atención del Grupo Especial el hecho de que la aplicación de esa doble prueba a la especificidad regional hace difícil prever una situación regulada por el párrafo 2 del artículo 2 que no lo esté ya por el párrafo 1 a) del artículo 2.[1245]

7. Extinción de las subvenciones

5.39 Australia observa que las CE aducen que cabe presumir que cualquier beneficio otorgado por una contribución financiera queda "extinguido" a efectos del Acuerdo SMC cuando la empresa receptora (o partes de ella) se venden "en condiciones de libre competencia" y "al valor justo de mercado". A juicio de Australia, al abordar esa cuestión el Grupo Especial debe examinar todos los elementos de hecho que prevalecen en esta diferencia, incluidas cualesquiera disposiciones de los contratos de préstamo entre los gobiernos y Airbus SAS que estén relacionadas con la transferencia de obligaciones a entidades sucesoras.[1246]

8. Retiro de la subvención

5.40 Por último, Australia observa que las CE afirman erróneamente que el párrafo 7 del artículo 4 obliga a retirar la subvención en el sentido de retirar la cuantía del beneficio, no la subvención.[1247] Sin embargo, el párrafo 7 del artículo 4 dispone claramente que lo que hay que retirar es la subvención, no el beneficio.[1248]

B. BRASIL

1. Introducción

5.41 En su comunicación en calidad de tercero, el Brasil examina las siguientes cuestiones específicas de la presente diferencia de especial importancia para el Brasil:

[1243] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 23.
[1244] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 24.
[1245] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 25.
[1246] Resumen de la comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 26.
[1247] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 25, donde se cita la Segunda comunicación escrita de las CE, párrafo 224.
[1248] Resumen de la declaración inicial de Australia, párrafo 25.

ICC suprimida donde se indica [***]

- Los derechos y obligaciones establecidos por el Acuerdo SMC son aplicables en todos sus aspectos al sector de las aeronaves.

- Las subvenciones proporcionadas antes del 1º de enero de 1995 deben excluirse del alcance del procedimiento.

- El hecho de que las CE no hayan cooperado en el proceso de acopio de información del Anexo V amenaza con socavar el proceso de solución de diferencias de la OMC y debe dar lugar a que se saquen conclusiones, incluidas conclusiones desfavorables, según proceda.

- La "Ayuda para emprender proyectos" distorsiona gravemente las condiciones de competencia en el mercado de aeronaves civiles. Tras examinar todas las características de la Ayuda para emprender proyectos, el Grupo Especial debe constatar que dicha ayuda otorga un beneficio, y examinar cuidadosamente los argumentos de las CE relativos a la duración o expiración de dicho beneficio.

- El Grupo Especial debe evitar una interpretación restringida de la supeditación *de facto* a las exportaciones en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

- Al evaluar si las subvenciones a Airbus están causando efectos desfavorables o amenazando con causarlos, el Grupo Especial debe: a) tener en cuenta las condiciones de competencia en el mercado de LCA, b) dar a los Estados Unidos amplias facultades para definir el "producto subvencionado", y c) examinar otras cuestiones jurídicas cruciales que afecten a su examen de las alegaciones de existencia de perjuicio grave y daño importante formuladas por los Estados Unidos.[1249]

2. El Acuerdo SMC es aplicable en todos sus aspectos al sector de las aeronaves

5.42 El Brasil considera que el Acuerdo SMC establece los derechos y obligaciones aplicables para evaluar las alegaciones formuladas por los Estados Unidos en esta diferencia. A juicio del Brasil, el Acuerdo de 1979 y el Acuerdo de 1992 no forman parte del mandato del Grupo Especial. De hecho, en la medida en que fuera pertinente para el examen del Grupo Especial, el Acuerdo de 1979 impondría a las CE la obligación adicional de no causar más distorsiones en el mercado de aeronaves civiles. Además, el Acuerdo de 1992 no puede servir para eximir a las subvenciones de las CE destinadas a su rama de producción de aeronaves del cumplimiento de las obligaciones establecidas por el Acuerdo SMC, en particular porque el Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado de la OMC en el que sean partes todos los Miembros de la OMC.[1250]

5.43 En la reunión del Grupo Especial con los terceros, el Brasil observó que en su resolución preliminar, el Grupo Especial no vio motivos para aplicar el Acuerdo de 1992 al ámbito temporal de la diferencia[1251], pero no abordó si el Acuerdo de 1992 era pertinente con respecto a otras cuestiones sustantivas.[1252] Entre otras cosas, la conclusión del Grupo Especial se basaba en la falta de

[1249] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 1.
[1250] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 2.
[1251] Resumen de la declaración inicial del Brasil en la reunión con los terceros (en lo sucesivo "resumen de la declaración inicial del Brasil"), párrafo 5, donde se cita la resolución preliminar, párrafo 89.
[1252] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 5, donde se cita la resolución preliminar, párrafo 58.

ICC suprimida donde se indica [***]

jurisdicción y en su constatación de que el Acuerdo SMC prevalece sobre el Acuerdo de 1992.[1253] Por las mismas razones, el Brasil considera que el Grupo Especial debe constatar que no hay motivos para aplicar el Acuerdo de 1992 a las alegaciones sustantivas formuladas en esta diferencia al amparo del Acuerdo SMC.[1254]

5.44 El Brasil objeta también a la utilización del Acuerdo de 1992 para interpretar disposiciones del Acuerdo SMC. Un tratado bilateral como el Acuerdo de 1992 simplemente no refleja las intenciones comunes de todos los Miembros de la OMC, por lo cual no puede utilizarse como información sobre lo que los Miembros de la OMC tenían intención de hacer cuando redactaron el Acuerdo SMC. Cualquier otra interpretación llevaría a resultados absurdos y nocivos: los derechos que corresponden a terceros en el marco de la OMC serían afectados por un tratado bilateral en que no fueron parte y las disposiciones del Acuerdo SMC podrían interpretarse de manera diferente para los distintos Miembros de la OMC. Subsidiariamente, cualquier interpretación del Acuerdo SMC basada en el Acuerdo de 1992 sólo sería aplicable a las relaciones bilaterales entre los Estados Unidos y las CE.[1255]

3. Las subvenciones otorgadas antes del 1º de enero de 1995 deben excluirse del alcance del presente procedimiento

5.45 El Brasil observa que los Estados Unidos han formulado varias alegaciones basadas en subvenciones proporcionadas antes del 1º de enero de 1995, fecha de entrada en vigor del Acuerdo SMC. De conformidad con el texto, interpretado con arreglo a las normas habituales de interpretación del derecho internacional público, el Brasil mantiene que el Acuerdo SMC no puede vincular a un Miembro de la OMC en relación con cualquier acto que haya tenido lugar antes del 1º de enero de 1995.[1256]

5.46 Por consiguiente, el Brasil estima que el ámbito temporal de cualquier diferencia en el marco del Acuerdo SMC está circunscrito a las subvenciones realmente concedidas o mantenidas el 1º de enero de 1995 o después de esa fecha. Las donaciones hechas una sola vez antes del 1º de enero de 1995, por ejemplo, deben excluirse. Las subvenciones recurrentes y los programas de subvención en el marco de los cuales se hacen realmente contribuciones el 1º de enero de 1995 o después de esa fecha deben estar abarcados, con inclusión de cualesquiera contribuciones proporcionadas el 1º de enero de 1995 o a partir de entonces de conformidad con compromisos, decisiones u otras medidas adoptadas antes de esa fecha. El Brasil considera asimismo que la Ayuda para emprender proyectos otorgada antes del 1º de enero de 1995 y que sigue sujeta al reembolso de intereses o de principal después de esa fecha debe estar comprendida en el alcance de la presente diferencia, incluidos, en determinadas circunstancias, casos en que la Ayuda para emprender proyectos pertinente se reembolsó en su totalidad después del 1º de enero de 1995.[1257]

[1253] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 5, donde se cita la resolución preliminar, nota 141.
[1254] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 5.
[1255] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 6. *Véase también* la declaración inicial del Brasil, párrafo 7.
[1256] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 3.
[1257] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

4. El hecho de que las CE no hayan cooperado en el proceso del Anexo V amenaza con socavar el procedimiento de solución de diferencias de la OMC y debe llevar a sacar conclusiones, incluidas conclusiones desfavorables, según proceda

5.47 A juicio del Brasil, el proceso del Anexo V es especialmente crítico en casos como éste, en el que la información pertinente figura casi exclusivamente en documentos confidenciales en poder del Miembro que concede la subvención.[1258] El Brasil señala que el Anexo V del Acuerdo SMC establece un proceso de acopio de información que es parte integrante y crucial de dicho Acuerdo. A juicio del Brasil, el proceso del Anexo V es obligatorio.[1259] En interés de una solución rápida y eficiente de las diferencias, y de conformidad con el texto del Anexo V, los Miembros deben aceptar la iniciación de los procedimientos del Anexo V y cooperar plenamente proporcionando la información solicitada, especialmente porque a menudo sólo los Miembros que conceden las subvenciones disponen de información sobre ellas.[1260]

5.48 El Brasil observa que al inicio del presente procedimiento, las CE se negaron a aceptar tres peticiones de los Estados Unidos de que se iniciaran los procedimientos del Anexo V del Acuerdo SMC. Las CE también se abstuvieron de responder cabalmente a las preguntas y las preguntas "complementarias" del Facilitador del proceso del Anexo V. A juicio del Brasil, las CE, al retener pruebas en el proceso del Anexo V, obraron en grave menoscabo de los derechos de los terceros a proteger sus intereses en este procedimiento, en el sentido del artículo 10 del ESD.[1261]

5.49 En la medida en que las CE siguen reteniendo pruebas pertinentes, el Brasil alienta al Grupo Especial a que haga uso de las facultades discrecionales que le concede el párrafo 7 del Anexo V del Acuerdo SMC para sacar conclusiones desfavorables, cuando proceda, adoptando en consecuencia medidas eficaces para asegurarse de que el Anexo V siga siendo un instrumento eficaz para la solución de las diferencias en el marco del Acuerdo SMC.[1262]

5. La "Ayuda para emprender proyectos" distorsiona gravemente los mercados de aeronaves y constituye una subvención específica

5.50 El Brasil considera que la Ayuda para emprender proyectos es un tipo de subvención especialmente distorsionador, porque desplaza sobre los contribuyentes los ingentes gastos iniciales y los riesgos comerciales del desarrollo de nuevas aeronaves. Aunque conviene con las CE en que la rama de producción de LCA tiene características especiales, el Brasil rechaza la idea de que ello justifica el otorgamiento de subvenciones incompatibles con las obligaciones de un Miembro de la OMC.[1263]

5.51 El Brasil está de acuerdo con el criterio jurídico articulado por los Estados Unidos para determinar si se ha otorgado un beneficio, es decir, que un beneficio corresponda a alguna forma de ventaja y pueda identificarse determinando si el receptor ha recibido una contribución financiera en condiciones más favorables de las que podría obtener en el mercado comercial. La Ayuda para emprender proyectos adopta la forma de un préstamo cuyo reembolso depende del éxito y que, en consecuencia, puede no ser comercialmente rentable si se tienen en cuenta determinados aspectos pertinentes, entre ellos los riesgos inherentes al desarrollo y la comercialización de nuevas aeronaves,

[1258] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 2.
[1259] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 16.
[1260] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 5.
[1261] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 6.
[1262] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 7. *Véase también* el resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 5.
[1263] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 8.

ICC suprimida donde se indica [***]

la naturaleza misma de la Ayuda para emprender proyectos (incluidas sus características de dependencia del éxito y concentración del reembolso al final de período y la falta de seguridad), los tipos de interés pertinentes (incluida la naturaleza de cualquier obligación de pagar intereses), el hecho de que las clasificaciones crediticias se ven afectadas por las expectativas de que la ayuda gubernamental continúe, y cualesquiera otras características preferenciales, incluida la renuncia a las comisiones normales. El Grupo Especial debe tener en cuenta esos aspectos al establecer una referencia comercial adecuada para determinar si las subvenciones de Ayuda para emprender proyectos objeto del presente procedimiento han otorgado un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1264]

5.52 Basándose en las pruebas presentadas por los Estados Unidos, el Brasil estima que éstos han establecido una presunción *prima facie* de que la Ayuda para emprender proyectos concedida sin ninguna obligación de pagar intereses otorga un beneficio a Airbus. Además, cuando la Ayuda para emprender proyectos conlleva efectivamente el pago de intereses o reembolsos en función de las ventas, el reconocimiento por las CE de que dicha ayuda se otorgó en términos y condiciones más favorables que incluso las referencias comerciales que ellas mismas proponían significa que los Estados Unidos han establecido que la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio a Airbus. El Brasil considera que las declaraciones adicionales de funcionarios de los Estados miembros de las CE y de Airbus también demuestran que la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio a Airbus.[1265]

5.53 El Brasil discrepa de la afirmación de las CE de que la prueba para determinar si la Ayuda para emprender proyectos otorga un beneficio debe basarse exclusivamente en si las previsiones de ventas son razonables.[1266] Esa prueba no tiene fundamento en el Acuerdo SMC. Las CE, basándose en su referencia al logro de un "rendimiento adecuado" y una "recuperación adecuada de su contribución"[1267], están intentando resucitar el enfoque basado en el "costo para el gobierno" para examinar la existencia de un beneficio, que ha sido rechazado en otras ocasiones.[1268] El Brasil objeta también al uso de los proveedores que comparten los riesgos para determinar la referencia comercial adecuada para evaluar el beneficio de la Ayuda para emprender proyectos concedida a un productor de aeronaves civiles. Los términos y condiciones aplicables a los proveedores que comparten los riesgos están muy distorsionados por las subvenciones gubernamentales al proyecto subyacente, y no reflejarían lo que sería la situación de no ser por la intervención gubernamental.[1269]

5.54 Por lo que respecta a la duración y expiración de los beneficios de las subvenciones a Airbus, el Brasil insta al Grupo Especial a que examine esas cuestiones cuidadosamente y se asegure de que sus constataciones en la presente diferencia no conduzcan a interpretaciones que menoscabarían las disciplinas establecidas en el Acuerdo SMC. A falta de orientación en el Acuerdo SMC por lo que respecta a la cuantificación de las subvenciones, el Grupo Especial no debe exigir a los Estados Unidos, como aducen las CE, que especifiquen una tasa de subvención exacta por aeronave de conformidad con metodologías o límites estrictos. Además, aunque la magnitud general de las subvenciones puede ser pertinente, el Grupo Especial también debe tener en cuenta la naturaleza de la Ayuda para emprender proyectos, que necesariamente distorsiona el mercado y contribuye a la

[1264] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 9.
[1265] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 10.
[1266] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 7, donde se citan CE, Primera comunicación escrita, párrafos 442-478 y CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 151-157.
[1267] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 7, donde se cita CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 154 y 157.
[1268] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 7, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves (Órgano de Apelación)*, párrafo 156.
[1269] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 8.

ICC suprimida donde se indica [***]

capacidad de Airbus para lanzar aeronaves que de otro modo no se desarrollarían o al menos no se desarrollarían al mismo tiempo o con los mismos costos.[1270]

5.55 En la reunión del Grupo Especial con los terceros, el Brasil afirmó que de no existir esa ayuda, determinadas aeronaves nuevas no se habrían desarrollado y vendido en el mercado o se habrían desarrollado y vendido mucho más tarde y con un costo más elevado. Por tanto, un beneficiario de Ayuda para emprender proyectos puede producir y comercializar aeronaves de manera más agresiva que un productor competidor que no dispone de dicha ayuda.[1271]

5.56 El Brasil observa asimismo que las subvenciones no son necesarias para el desarrollo y lanzamiento de aeronaves nuevas aunque un productor esté ubicado en un país en desarrollo. Por ejemplo, EMBRAER, para diseñar y desarrollar su familia de aeronaves EMBRAER 170/190, con cuatro modelos de entre 70 y 118 asientos, no recurrió a la Ayuda para emprender proyectos.[1272]

6. El Grupo Especial debe evitar una interpretación restringida de la supeditación *de facto* a las exportaciones

5.57 El Brasil estima que el Grupo Especial, al examinar las alegaciones de los Estados Unidos de que determinada Ayuda para emprender proyectos constituye una subvención a la exportación prohibida en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, no debe interpretar las disposiciones aplicables de manera tan restringida que en la práctica impida constatar una supeditación *de facto* a las exportaciones en determinados sectores en los que realmente pueda haber un mercado mundial o en ramas de producción con una orientación sustancial a la exportación.[1273] En particular, el Grupo Especial debe examinar la supeditación a las exportaciones en la fecha en que la subvención se concede. En los acuerdos de Ayuda para emprender proyectos (es decir, para conceder la subvención) pertinentes en este procedimiento, cada gobierno exigió un determinado rendimiento, por lo cual la concesión de la Ayuda para emprender proyectos estaba supeditada al acuerdo entre el gobierno y Airbus sobre el rendimiento contractual especificado y las ventas previstas. Si ese rendimiento sólo podía alcanzarse mediante la exportación o los ingresos de exportación reales o previstos, como ponen de manifiesto, por ejemplo, los datos de mercado sobre el propio acuerdo de Ayuda para emprender proyectos, el Brasil considera que ello puede ser suficiente para demostrar la supeditación *de facto* a las exportaciones. De manera análoga, los contratos de Ayuda para emprender proyectos pertinentes se celebraron con la expectativa de que se produciría un determinado número de ventas, con arreglo a "previsiones razonables". Si a esa cantidad sólo podía llegarse mediante la exportación real o prevista, ello debía ser también suficiente para demostrar la supeditación *de facto* a las exportaciones.[1274]

5.58 En la reunión del Grupo Especial con los terceros, el Brasil afirmó que sobre la base de la información de que dispone, parece que determinados casos de Ayuda para emprender proyectos objeto de esta diferencia constituyen subvenciones prohibidas porque están supeditadas a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Si las pruebas demuestran que los contratos de Ayuda para emprender proyectos se celebraron sobre la base de un rendimiento que sólo podría alcanzarse si se cumplían previsiones de ventas que inevitablemente requerían la exportación de productos subvencionados, el Grupo Especial deberá

[1270] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 11. *Véase también* la comunicación del Brasil en calidad de tercero, párrafo 37, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (Órgano de Apelación)*, párrafo 467.

[1271] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 3.

[1272] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 4.

[1273] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 12.

[1274] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 13.

constatar que esas pruebas pueden ser suficientes para demostrar la supeditación *de facto* a las exportaciones.[1275]

5.59 El Brasil observa que en el asunto *Canadá - Aeronaves* el Grupo Especial afirmó que para refutar la presunción *prima facie* establecida por el Brasil, el Canadá debería haber, entre otras cosas, "presentado ... pruebas para demostrar que la asistencia otorgada en el marco del TPC a la rama de producción canadiense de aeronaves de transporte regional se habría otorgado independientemente de las exportaciones o los ingresos de exportación previstos".[1276] De manera análoga, las CE, para refutar la presunción *prima facie* establecida aquí por los Estados Unidos, deberán presentar pruebas que demuestren que se habría otorgado la *misma* Ayuda para emprender proyectos *independientemente de las exportaciones o los ingresos de exportación previstos*.[1277] El Brasil concluye afirmando que si el Grupo Especial se pronuncia a favor de la Ayuda para emprender proyectos en cuestión, se abrirá una laguna para que los Miembros proporcionen incentivos a la exportación en forma de financiación "basada en reembolsos" o de financiación similar basada *de facto* en los resultados de exportación. A juicio del Brasil, el Grupo Especial debería asegurarse de que sus constataciones no abran dicha laguna, y no debería de otra manera dar al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC una interpretación tan restringida que ya no se pueda formular una constatación de supeditación *de facto* a las exportaciones.[1278]

7. Los Estados Unidos han establecido una presunción *prima facie* de que las subvenciones a Airbus causan efectos desfavorables o amenazan causarlos

5.60 El Brasil considera que las condiciones de competencia en el mercado de LCA son cruciales para el análisis de los efectos desfavorables que realice el Grupo Especial con arreglo al artículo 5 del Acuerdo SMC. Discrepa del argumento de las CE de que a menudo no hay competencia en el mercado de LCA. Dado que Boeing y Airbus son los únicos productores de LCA supervivientes, si Airbus triunfa en una campaña de venta, Boeing necesariamente pierde una venta, incluso si no se le pidió que compitiera por esa venta.[1279]

5.61 El Brasil está también de acuerdo con la descripción que los Estados Unidos hacen de las condiciones de competencia en el mercado de LCA, incluidos los pedidos, grandes pero infrecuentes, de LCA, y la probabilidad de que las aerolíneas que compren aeronaves subvencionadas sigan comprando el mismo modelo o modelos de la misma familia debido a las características comunes de las piezas de repuesto, el entrenamiento de pilotos y tripulaciones, las herramientas especiales y el equipo de ayuda en tierra. Por consiguiente, las subvenciones que distorsionan las decisiones de compra de un cliente tienen efectos desfavorables que son mucho mayores que los que se producen en otros sectores, y que probablemente afectarán también a futuras ventas de aeronaves.[1280]

5.62 Además, la producción de aeronaves, por su propia naturaleza, requiere el desarrollo continuo de nueva tecnología y aeronaves para seguir siendo competitiva. El Brasil está de acuerdo con los Estados Unidos y con los argumentos del informe Dorman según los cuales las subvenciones distorsionan de manera significativa el mercado porque permiten a un productor reducir el riesgo del

[1275] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 9.
[1276] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 10, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves (Grupo Especial)*, párrafo 9.344.
[1277] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 10.
[1278] Declaración inicial del Brasil, párrafo 18.
[1279] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 14.
[1280] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 15.

ICC suprimida donde se indica [***]

lanzamiento de nuevas aeronaves, disminuir sus costos, desviar fondos internos hacia otros usos y adoptar otro tipo de decisiones que son incompatibles con consideraciones comerciales normales.[1281]

5.63 Por lo que respecta a la determinación, en la presente diferencia, del "producto subvencionado", el Brasil estima que el Grupo Especial debe conceder a los Estados Unidos amplias facultades discrecionales como parte reclamante para definir el producto o productos subvencionados a los que se aplican sus alegaciones.[1282] El Brasil está también de acuerdo con los criterios propuestos por los Estados Unidos para determinar en esta diferencia el "producto similar", si bien no se pronuncia sobre si toda la familia de LCA de Boeing constituye el producto o productos similares adecuados en el presente caso.[1283] El Brasil observa que el Acuerdo SMC no contiene ninguna definición del "producto subvencionado" ni hay en su texto nada que permita afirmar que el producto subvencionado tiene que atenerse a una configuración específica, ya sea amplia o restringida.[1284]

5.64 En su comunicación en calidad de tercero y en la reunión del Grupo Especial con los terceros, el Brasil presentó las siguientes observaciones acerca de algunas importantes cuestiones relacionadas con las alegaciones y argumentos de los Estados Unidos sobre los efectos desfavorables:

- El Brasil observa que el Acuerdo SMC no especifica qué tipo de mercado (monopolio, duopolio o mercado perfectamente competitivo) debe prevalecer en cualquier contexto de comercio internacional dado. Si las pruebas demuestran, por ejemplo, que una determinada aeronave *no existiría* de no ser por una subvención, y que una sola empresa no subvencionada puede suministrar a todo el mercado de ese tipo de producto, hay firmes razones para establecer *prima facie* que la subvención causa un perjuicio grave en el sentido del párrafo 3 del artículo 6.

- El Brasil sostiene que contrariamente a lo que alegan las CE, el precio no tiene por qué ser la única razón de la pérdida de ventas, siempre que sea uno de los factores importantes que causan dicha pérdida.

- El Brasil discrepa de la afirmación de las CE de que los efectos desfavorables quedan extinguidos, por ejemplo, por el lanzamiento por Boeing, en un plazo de dos o tres años, de una aeronave competidora tecnológicamente igual o superior. Los efectos de distorsión subsistentes de las subvenciones en el mercado no desaparecen con el lanzamiento de una aeronave competidora.

- El Brasil no comparte la opinión de las CE de que la robusta posición financiera y en el mercado de Boeing en la cúspide del ciclo comercial hace imposible que los Estados Unidos estén sufriendo un perjuicio grave como consecuencia de la subvención. Lo que hay que determinar es si la participación en el mercado de Boeing sería mayor de no existir el producto Airbus subvencionado.

- El Brasil conviene con los Estados Unidos en que si los datos sobre las exportaciones a determinados terceros países son insuficientes, el Grupo Especial puede realizar un análisis del desplazamiento o la obstaculización, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, basándose en la suma de todos los mercados de terceros países.

[1281] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 16.

[1282] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 17. *Véase también* el resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 11.

[1283] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 17.

[1284] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

- El Brasil considera que el efecto de las subvenciones puede evaluarse no sólo cuando las aeronaves se entregan físicamente a los clientes, sino también cuando los fabricantes subvencionados por sus gobiernos consiguen pedidos.

- El Brasil no está de acuerdo con el análisis en dos fases del desplazamiento o la obstaculización, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, propugnado por las CE, que requiere primero probar que el "desplazamiento" o la "obstaculización" se deben a los efectos de las subvenciones impugnadas, y después que ese desplazamiento o esa obstaculización alcanzan el nivel de perjuicio grave. El Brasil observa que el desplazamiento o la obstaculización en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 es un caso de "perjuicio grave" en el sentido del apartado c) del artículo 5. No hay ninguna obligación adicional de demostrar que ese desplazamiento o esa obstaculización alcanzan el nivel de perjuicio grave. El Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* dejó claro que una constatación de la existencia de un efecto en el marco del artículo 6 es suficiente para formular una constatación de perjuicio grave en el marco del apartado c) del artículo 5. En el asunto *Indonesia - Automóviles*, el Grupo Especial constató que "{s}i el tipo de análisis establecido en el párrafo 4 del artículo 6 es adecuado en el presente caso, los reclamantes podrían aducir la pretensión de desplazamiento u obstaculización demostrando simplemente que la cuota de mercado de un producto subvencionado ha aumentado a lo largo de un plazo adecuadamente representativo". En consecuencia, el Brasil considera que si la demostración exigida por el párrafo 4 del artículo 6 se realiza con respecto a un *solo* mercado de un tercer país (o con respecto a mercados de terceros países considerados en su conjunto) con arreglo al párrafo 4 del artículo 6, esto equivale al establecimiento de una presunción *prima facie* de existencia de perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[1285]

- Por lo que respecta al daño importante en el sentido del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC, el Brasil conviene con los Estados Unidos en que las pruebas de que los resultados de Boeing estaban mejorando en 2006 no significan que los Estados Unidos no sufrieron efectos desfavorables debido a los productos de Airbus subvencionados.[1286]

5.65 El Brasil señala que en una diferencia en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC la cuantificación exacta de las subvenciones no es necesaria. Además de las constataciones del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (Órgano de Apelación)* directamente relacionadas con ese punto[1287], la falta de una disposición *de minimis* en la Parte III del Acuerdo SMC y el uso de las palabras "que la subvención tenga por efecto" en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC ponen de manifiesto la inexistencia de toda obligación de cuantificar la subvención. Por tanto, el Grupo Especial no debe aceptar ningún cálculo o metodología de asignación específicos a los efectos del presente caso, ni exigir a los Estados Unidos que demuestren una tasa de subvención exacta por aeronave.[1288]

[1285] Comunicación del Brasil en calidad de tercero, párrafos 63 y 64, donde se cita el asunto *Indonesia - Automóviles (Grupo Especial)*, párrafos 14.208-14.211. *Véase también* el resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 18.

[1286] Resumen de la comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 18.

[1287] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 13, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (Órgano de Apelación)*, párrafos 464-467.

[1288] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 13.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.66 El Brasil observa que las CE sostienen que las LCA de Airbus habrían sido viables sin la Ayuda para emprender proyectos impugnada.[1289] A juicio del Brasil, los argumentos de las CE no son pertinentes para demostrar la relación causal en este caso. La posibilidad de que los proyectos relativos a determinadas aeronaves pudieran haberse puesto en marcha sin las condiciones preferenciales concedidas por la Ayuda para emprender proyectos no menoscaba los argumentos relacionados con los efectos de las supuestas subvenciones en el ritmo y las condiciones en que esas aeronaves realmente se introdujeron en el mercado.[1290]

5.67 El Brasil señala que, según las CE, la ventaja competitiva disfrutada por Airbus al lanzar una aeronave más avanzada tecnológicamente antes de lo que habría hecho de no existir las subvenciones se vería rápidamente neutralizada o eliminada cuando Boeing lanzase una aeronave competidora o superior.[1291] Desde una perspectiva jurídica, el Brasil objeta al argumento de las CE de que las medidas adoptadas por un productor del producto similar para poner remedio a los efectos desfavorables causados por las subvenciones o bien rompe la relación causal entre las subvenciones y los efectos desfavorables o elimina los efectos desfavorables. Esa interpretación no tiene fundamento en el Acuerdo SMC, y llevaría al resultado absurdo de que una respuesta comercial para reducir los efectos desfavorables de una subvención haría menos probable que se constatara que el Miembro que la concede está incumpliendo las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC, a pesar de que causa los efectos desfavorables.[1292]

5.68 El Brasil observa que las CE desean que el Grupo Especial exija a los Estados Unidos que presenten pruebas que demuestren que los fondos recibidos en el pasado en virtud de contratos de Ayuda para emprender proyectos están directamente vinculados al flujo de caja o el "dinero gratuito" que Airbus ha decidido, en el momento de la venta, gastar en la reducción de los precios en todas y cada una de las campañas de venta. Dado el carácter fungible de los fondos proporcionados, y el hecho de que las subvenciones beneficiaron a Airbus mucho antes de la venta efectiva de cualquier aeronave en particular, esa prueba no es necesaria, e impondría al reclamante una obligación probatoria de imposible cumplimiento.[1293]

5.69 Además, las CE aducen que los Estados Unidos deberán también demostrar que Airbus tuvo el incentivo y la oportunidad comercial para utilizar el flujo de caja adicional derivado de las subvenciones para reducir el precio de sus ventas. En la argumentación de las CE brilla por su ausencia el sentido común que defendieron en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*.[1294] De los principios básicos de la economía y, de hecho, del sentido común se desprende que una magnitud significativa de flujo de caja inducido por las subvenciones reduciría los costos del productor y afectaría a los precios. No debe exigirse a un reclamante que también demuestre que el productor subvencionado tenía el incentivo y la oportunidad comercial para reducir el precio de sus productos.[1295]

[1289] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 14, donde se cita CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 757-795.

[1290] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 14.

[1291] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 15, donde se cita CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 914.

[1292] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 15.

[1293] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 16.

[1294] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 17, donde se cita el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, anexo F-1 (Segunda declaración oral de las CE, párrafo 41).

[1295] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.70 El Brasil discrepa de la afirmación de las CE de que la reducción de los costos de desarrollo que permite la Ayuda para emprender proyectos no afecta a los precios. Al reducir los costos unitarios de las aeronaves y mejorar el flujo de caja del receptor, la Ayuda para emprender proyectos permite a Airbus fijar precios más agresivos para sus productos.

5.71 El Brasil observa que las CE sostienen que para demostrar que el desplazamiento o la obstaculización, en el sentido de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, son causados por el "efecto de la subvención" los Estados Unidos deberán realizar un análisis por campañas de venta específicas.[1296] Ese criterio no tiene fundamento en el Acuerdo SMC ni en la práctica habitual. No hay obligación alguna de que el reclamante consiga pruebas relativas a cada venta de un producto subvencionado (ya sean aeronaves o cualquier otro producto) y demuestre que la subvención causó, venta por venta, el desplazamiento o la obstaculización pertinentes.[1297]

5.72 El Brasil conviene en que las subvenciones impugnadas deben acumularse al examinar si están causando efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos si esas subvenciones "se manifiestan colectivamente".

5.73 El Brasil observa que las CE aducen que los Estados Unidos no pueden cumplir su obligación de demostrar la existencia de perjuicio grave en el sentido de los apartados b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, porque los diversos productos Boeing similares están subvencionados, y porque los párrafos 4 y 5 del artículo 6 sólo hacen referencia a comparaciones con el "producto similar no subvencionado".[1298] Sin embargo, la intención de los redactores al utilizar las palabras "producto similar no subvencionado" en los párrafos 4 y 5 del artículo 6 (así como en el párrafo 5 del Anexo V), era simplemente asegurarse de que el análisis excluyera el producto similar de terceros países y se limitara a una comparación entre el producto subvencionado y el producto similar del reclamante. En síntesis, el Brasil considera que la referencia a supuestas subvenciones concedidas a Boeing no constituye una defensa frente a las alegaciones de los Estados Unidos en la presente diferencia.[1299]

5.74 A juicio del Brasil, el Grupo Especial debe hacer caso omiso de los intentos de las CE de utilizar las subvenciones estadounidenses a Boeing como defensa frente a las alegaciones de los Estados Unidos. Las alegaciones relativas a las subvenciones estadounidenses a Boeing serán examinadas por el Grupo Especial encargado del asunto DS353.

C. CANADÁ

1. Introducción

5.75 El Canadá afirma que participa en el presente procedimiento debido a su papel como uno de los principales productores mundiales de aeronaves civiles y por su interés sistémico en la interpretación del Acuerdo SMC.[1300]

[1296] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 18, donde se cita CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1142 y 1143.
[1297] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 18.
[1298] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 19, donde se cita CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1100-1137.
[1299] Resumen de la declaración inicial del Brasil, párrafo 19.
[1300] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 1.

ICC suprimida donde se indica [***]

2. Supeditación *de facto* a las exportaciones

5.76 El Canadá considera que los Estados Unidos no han aplicado debidamente la prueba para determinar la supeditación *de facto* a las exportaciones establecida en la nota 4 del Acuerdo SMC.[1301] El Canadá aduce que, en lugar de aplicar esa prueba, los Estados Unidos sólo tratan de establecer que el reembolso de la financiación estaba vinculado a la exportación o los ingresos de exportación reales o previstos.[1302] El Canadá señala que los Estados Unidos parafrasean el texto así: "1) la 'concesión' de una subvención; 2) que está 'vinculada a', 3) 'las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos'". Al insertar la palabra "que" los Estados Unidos han oscurecido la finalidad de la investigación requerida. A juicio del Canadá, el texto pone claramente de manifiesto que las palabras "vinculada a" aluden a "la concesión de una subvención". Por tanto, la pertinencia del reembolso se limita a la luz que arroje sobre si la concesión de la subvención estaba supeditada a las exportaciones. El reembolso no es concluyente.[1303]

5.77 El Canadá afirma que el Acuerdo SMC centra la determinación de la "vinculación" en la concesión de la subvención, y no en su reembolso por buenas razones. Un vínculo entre el reembolso de una subvención y las ventas puede proporcionar a los gobiernos un mecanismo eficaz para establecer cuándo debe haber reembolsos sin crear ningún incentivo para exportar. De hecho, exigir el reembolso de una subvención únicamente cuando se realizan ventas de exportación podría ser un ardid para utilizar subvenciones a fin de fomentar las ventas en el mercado interior con preferencia a las ventas de exportación.[1304]

5.78 Según el Canadá, los Estados Unidos incurren en error al mezclar los términos "resultados de exportación", "exportación" e "ingresos de exportación" con el término "ventas". Al hacerlo, los Estados Unidos pretenden que cualquier subvención proporcionada en forma de financiación basada en reembolsos esté prohibida incluso si el nivel del reembolso previsto afecta a una sola venta de exportación. Esto reduce a la inutilidad la frase final de la nota 4.[1305]

5.79 El Canadá considera que si lo que los Estados Unidos están aduciendo es que el otorgamiento de la financiación estaba condicionado al reembolso pleno, lo cierto es que no han presentado pruebas de ello. Incluso si se presentaran tales pruebas, sería absurdo caracterizar una obligación de reembolso pleno como un caso de supeditación a las exportaciones. Todas y cada una de las anteriores constataciones de existencia de una subvención a la exportación prohibida se han basado en una correlación positiva y directa entre la subvención y la exportación. Aquí la correlación es la inversa: los reembolsos activados por las ventas de exportación no hacen sino reducir cualquier beneficio para Airbus.[1306]

5.80 El Canadá señala que los Estados Unidos aducen que los compromisos contractuales de reembolsar la Ayuda para emprender proyectos sobre la base de cada avión vendido son suficientes en este mercado globalizado para establecer que la concesión de las supuestas subvenciones está supeditada a las exportaciones. Esto invierte el sentido del párrafo 1 del artículo 3. Como pone

[1301] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 2. El Canadá afirma que esta norma se cumple cuando los hechos demuestran que la concesión de una subvención, aun sin haberse supeditado *de jure* a los resultados de exportación, está de hecho vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. El mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación en el sentido de esta disposición.
[1302] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 2.
[1303] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 3.
[1304] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 4.
[1305] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 6.
[1306] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

claramente de manifiesto la nota 4, el objeto de una investigación con arreglo al párrafo 1 del artículo 3 es la concesión de la subvención, no el reembolso de la contribución financiera.[1307]

5.81 Los Estados Unidos le piden también al Grupo Especial que acepte la proposición de que las exigencias de reembolso por avión vendido establecidas para la financiación por los Estados miembros en litigio son "similares" al logro de los resultados fijados como objetivo estipulados en el contrato de donación en el asunto *Australia - Cuero para automóviles*. Sin embargo, estos dos asuntos no son en modo alguno análogos. El asunto *Australia - Cuero para automóviles* implicaba objetivos que, de cumplirse, resultarían en una subvención adicional. En el asunto sometido a la consideración de este Grupo Especial, cada venta, de exportación o en el mercado interior, cuando se realiza, sólo activa el reembolso de la contribución financiera.[1308]

5.82 El Canadá indica que los propios Estados Unidos han reconocido que todos sus argumentos sobre la supeditación a las exportaciones dependen de los calendarios de reembolso de los acuerdos de contribución financiera pertinentes. El Canadá observa que en su Segunda comunicación, por ejemplo, los Estados Unidos alegan que "es este vínculo contractual lo que distingue la concesión de Ayuda para emprender proyectos de la concesión de una subvención basada en la mera expectativa de que la subvención dará lugar a exportaciones".[1309] No obstante, el mero hecho de que los calendarios de reembolso estén integrados en los acuerdos sobre contribución financiera no hace que la concesión de las supuestas subvenciones esté supeditada a los resultados de exportación. En el asunto *Australia - Cuero para automóviles*, el Grupo Especial tuvo en cuenta diversas circunstancias para constatar que los resultados de exportación eran una de las condiciones para la concesión de las subvenciones. Los dos asuntos son distintos, ya que en este caso los calendarios de reembolso por avión vendido se basan en todas las ventas -de exportación y en el mercado interior-, por lo que los acuerdos son neutrales por lo que respecta a los resultados de exportación. Esa neutralidad no sugiere la existencia de un vínculo entre los resultados de exportación y la concesión de la supuesta subvención.[1310]

5.83 El Canadá afirma que las condiciones de reembolso no otorgan a Airbus una subvención basada en sus resultados de exportación. De hecho, si Airbus no consiguiera hacer una sola venta de exportación de los aviones pertinentes, los Gobiernos participantes en Airbus no tendrían recurso alguno contra Airbus en virtud de esos contratos. Además, los reembolsos activados por las ventas de exportación sólo contribuirán a reducir el otorgamiento de un beneficio a Airbus. Esos hechos son por sí solos suficientes para que la alegación de los Estados Unidos se desestime.[1311]

5.84 El Canadá señala que los Estados Unidos se quejan de que las CE hacen caso omiso de sus argumentos relativos a las condiciones de reembolso y responden a un argumento que los Estados Unidos no han formulado. Son, sin embargo, los Estados Unidos quienes no entienden la importancia que las condiciones contractuales de reembolso tienen para la concesión de las subvenciones en litigio. Lo máximo que esas condiciones pueden demostrar con respecto a la concesión de la subvención es la existencia de expectativas de ventas de exportación. En opinión del Canadá, como aclara la última frase de la nota 4 del Acuerdo SMC, las meras expectativas de ventas de exportación no son suficientes para establecer que una subvención está supeditada a las exportaciones.[1312]

[1307] Resumen de la declaración oral del Canadá en la reunión con los terceros (en lo sucesivo "resumen de la declaración oral del Canadá"), párrafo 2.

[1308] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 3. *Véase también* el resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 5.

[1309] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 4.

[1310] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 5.

[1311] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 6.

[1312] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.85 El Canadá señala que en su Segunda comunicación escrita, las CE detallaron su argumento de que la prueba para determinar la supeditación a las exportaciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 3 requiere una constatación de supeditación con respecto a los dos elementos de la definición de subvención que figura en el artículo 1: la contribución financiera y el beneficio otorgado por esa contribución financiera.[1313] A juicio del Canadá, la referencia, en el párrafo 1 del artículo 3, a las subvenciones "en el sentido del artículo 1" respalda la opinión de las CE de que la supeditación a las exportaciones deberá demostrarse con respecto tanto al requisito relativo a la contribución financiera establecido en el párrafo 1 a) del artículo 1 como al elemento de otorgamiento de un beneficio como consecuencia de esa contribución a que se hace referencia en el párrafo 1 b) del artículo 1. El Canadá ha destacado anteriormente la importancia que las palabras "la concesión de" en la nota 4 tienen para identificar el objetivo pertinente del examen de la supeditación a las exportaciones. La referencia a "la concesión de" sirve también para hacer hincapié en la importancia de la realización de un examen de la supeditación por lo que respecta al elemento de otorgamiento de un beneficio de una subvención.[1314]

5.86 El Canadá señala que no examinar si una supeditación a las exportaciones está relacionada con el otorgamiento de un beneficio llevaría al resultado absurdo de que una supuesta supeditación a las exportaciones, que retira un beneficio en lugar de otorgarlo a las exportaciones, es suficiente para considerar que una subvención está prohibida. Esa interpretación de la supeditación a las exportaciones sería contraria a todas las constataciones de existencia de subvenciones a la exportación prohibidas formuladas en procedimientos de solución de diferencias ante la OMC, todas las cuales se basaron en una correlación positiva y directa entre la subvención y la exportación. Sin embargo, esa es exactamente la interpretación propugnada por los Estados Unidos en la presente diferencia. El Grupo Especial debe rechazarla.[1315]

3. Infraestructura

5.87 El Canadá señala que los Estados Unidos alegan que determinados proyectos de infraestructura son subvenciones, pero no han establecido previamente que esos proyectos no están excluidos del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC en cuanto que "infraestructura general", conforme al párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[1316] El Canadá identifica problemas que plantea la definición de infraestructura general propugnada por los Estados Unidos y examina con más detalle los principios que identificó en su comunicación escrita como pertinentes para el análisis por el Grupo Especial de las alegaciones de los Estados Unidos en materia de infraestructura.[1317]

5.88 A juicio del Canadá, el sentido corriente más pertinente del término "general" es "*not specifically limited in application; relating to a whole class of objects, cases, occasions, etc*" ("no limitado específicamente en su aplicación; relativo a una clase completa de objetos, casos, ocasiones, etc."). Según el Canadá, es posible en consecuencia afirmar que cuando un gobierno proporciona infraestructura y no limita específicamente la disponibilidad pública de esa infraestructura, no hay contribución financiera. El Canadá considera que el hecho de que la exclusión tiene su raíz en propuestas de que la infraestructura disponible "para uso del público en general" quedara excluida del Acuerdo SMC confirma ese sentido del término "general".[1318]

[1313] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 8.
[1314] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 9.
[1315] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 10.
[1316] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 8.
[1317] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 11.
[1318] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 9.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.89 En opinión del Canadá, el contexto de la expresión "infraestructura general" respalda una presunción de que la infraestructura es general a no ser que un gobierno restrinja concretamente su uso por el público en general. En primer lugar, la expresión figura en el artículo 1. Es la única exclusión establecida en el Acuerdo SMC sobre la que el análisis jurídico puede completarse sin tener en cuenta si la medida otorga un beneficio. En segundo lugar, los redactores sólo hacen referencia a la infraestructura en una exclusión, lo que indica que su finalidad principal era asegurarse de que la infraestructura general se excluyera, y no asegurarse de que determinada infraestructura se incluyera.[1319] Por último, el objeto y fin del artículo 1 respaldan una presunción de que la infraestructura es general si no se ha limitado específicamente. Como constató el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, la definición de subvención en el artículo 1 "se redactó con el objetivo deliberado de asegurar que no todas las intervenciones gubernamentales en el mercado quedaban comprendidas en el alcance del Acuerdo". El párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 no debe interpretarse de manera que amplíe indebidamente el alcance del Acuerdo.[1320]

5.90 El Canadá señala que los Estados Unidos alegan que las mejoras de la red de carreteras públicas constituye un "suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructura general". Sin embargo, no identifican ningún límite del uso por el público de las carreteras en cuestión que sea consecuencia de las mejoras. La ampliación de la pista de aterrizaje de Bremen podría plantear distintas cuestiones si la parte nueva realmente es para uso exclusivo de Airbus. Las restricciones del uso de un elemento de infraestructura distinguible pueden justificar una consideración separada de ese elemento.[1321]

5.91 El Canadá sostiene que la limitación del uso de la infraestructura a determinados usuarios no priva necesariamente a la infraestructura de su carácter general si hay expectativas razonables de que el uso general se reanudará en un futuro previsible. Un derecho temporal de uso exclusivo podría, no obstante, requerir una consideración independiente para determinar si un derecho exclusivo constituye en sí mismo un suministro de un bien (o un servicio).[1322]

5.92 El Canadá señala que, en su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos se limitaron a exponer su opinión de que la infraestructura objeto de la diferencia "no [era] infraestructura general". A iniciativa del Grupo Especial, los Estados Unidos finalmente presentaron una definición de la infraestructura general en su respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial.[1323] Según el Canadá, en esa definición los Estados Unidos restringieron el concepto de infraestructura general a infraestructura que "deberá implicar, incluir o afectar a todas o casi todas las partes de la totalidad de un territorio o comunidad; deberá ser completamente o casi universal, en contraste con parcial, particular o local, para que pueda ser admisible como infraestructura general". Según el Canadá, es un criterio imposible de cumplir. Para empezar, crearía una multitud de nuevos problemas de definición, como lo que constituye "la totalidad de un territorio o comunidad". No obstante, lo más fundamental es que sería un criterio de imposible cumplimiento. Infraestructura como una instalación portuaria podría no satisfacer jamás esa definición. Y para Miembros de la OMC geográficamente tan grandes como el Canadá, o cualquiera de las dos partes en la diferencia, es difícil imaginar algún elemento de la infraestructura física del que pueda decirse que implica, incluye o afecta a la totalidad o casi la totalidad de su territorio o comunidad.[1324]

[1319] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 10.
[1320] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 11.
[1321] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 13.
[1322] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 14.
[1323] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 12.
[1324] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 13.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.93 Los principios orientadores identificados por el Canadá en su comunicación escrita son más coherentes con el margen de interpretación que los Miembros de la OMC se dieron a sí mismos para determinar lo que constituye infraestructura general. Ese margen tiene límites adecuados. Como ha demostrado el Canadá en su comunicación escrita, el concepto de infraestructura general está estrechamente vinculado a su disponibilidad para uso público, y abarca el suministro de los bienes y servicios básicos que sustentan la economía.[1325]

5.94 Aunque las consideraciones de política pública son básicas para cualquier decisión gubernamental de proporcionar infraestructura general, el Canadá no está aduciendo que una justificación basada en la política pública es de por sí suficiente. El hecho de que la infraestructura se proporcione exclusivamente a una empresa por motivos de política pública no impide a otro Miembro establecer, si presenta pruebas, que se trata de algo que no es infraestructura general, porque no es un bien o servicio básico que sustenta la economía o porque no hay una disponibilidad general real o potencial.[1326] El Canadá aduce que la presuposición de que la infraestructura proporcionada por el gobierno es "general" si no hay pruebas en contrario refleja el criterio consagrado en el marco del ESD de que "la carga de la prueba incumbe a la parte, sea el demandante o el demandado, que afirma una determinada reclamación o defensa". En el presente caso incumbe a los Estados Unidos establecer que la infraestructura que están impugnando no es "infraestructura general".[1327]

5.95 El Canadá discrepa de la opinión de Australia de que para determinar si el suministro de infraestructura general otorga un beneficio a una empresa es preciso examinar los hechos y circunstancias que la rodean. Es de suponer que la infraestructura general, por su propia naturaleza, proporciona una amplia gama de beneficios, por lo que el hecho de que una empresa se beneficie no es pertinente para determinar si esa infraestructura constituye una contribución financiera. Australia está mezclando las pruebas relativas al "beneficio" y a la "contribución financiera", algo que el Órgano de Apelación ha advertido reiteradamente que no debe hacerse. Con arreglo a la estructura del artículo 1, sólo después de que se haya determinado que la infraestructura constituye una contribución financiera -es decir, que no es "infraestructura general"- deberá proceder el análisis a la cuestión, en el marco del párrafo 1 b) del artículo 1, de si también otorga un beneficio a un receptor.[1328]

5.96 El Canadá considera que el concepto de utilización desproporcionada o predominante por determinadas empresas es una cuestión que ha de examinarse en el marco del artículo 2 del Acuerdo SMC, y no en el contexto del párrafo 1 a) iii) del artículo 1. Como se indica en la comunicación escrita del Canadá, este concepto no es adecuado porque introduciría un elemento de redundancia en el análisis en el marco de los artículos 1 y 2 y pondría en desventaja a los Miembros cuya economía está poco diversificada. Además, establecer si la infraestructura es general o no lo es sobre la base de su uso privado ulterior haría incierta la condición de la medida en la fecha de su creación. El que una medida gubernamental resulte en la concesión de una subvención es algo que debe quedar claro antes, no después, de que un gobierno adopte la medida.[1329]

5.97 De manera análoga, los Estados Unidos han impugnado el polígono industrial de AéroConstellation en parte porque era un polígono "hecho a la medida" para un sector específico de la economía. Ese razonamiento debe abordarse con cautela, ya que un aeropuerto o un puerto también podrían clasificarse como "hechos a la medida" para un sector específico de la economía, a pesar de

[1325] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 14.
[1326] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 15.
[1327] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 16.
[1328] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 17.
[1329] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 18. *Véase también* el resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

que es más adecuado clasificarlos como bienes básicos que sustentan la economía y están disponibles para uso público. Por lo que respecta al argumento de los Estados Unidos de que el Gobierno francés debería haber vendido tierras en el polígono de AéroConstellation a un precio que reflejara sus propios costos, el Canadá considera que una referencia más adecuada por lo que respecta a la venta de la tierra es su valor determinado sobre la base de las condiciones reinantes en el mercado, de conformidad con el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC.[1330]

5.98 Por lo que respecta a la recuperación de tierras cabe señalar que es difícil concebir un activo más duradero que la tierra. Cualquier consideración razonable del posible uso y disponibilidad por el público de nuevas tierras, cuando el Estado conserva su titularidad, deberá necesariamente hacerse con una perspectiva de largo plazo. En el caso de las instalaciones del Mühlenburger Loch, las condiciones del arrendamiento a Airbus ofrecen al Grupo Especial una valiosa síntesis de ese aspecto del proyecto que es exclusivo para Airbus. A juicio del Canadá, el contrato de arrendamiento proporciona una base útil para determinar si Airbus ha obtenido condiciones más favorables de las que habría obtenido para un arrendamiento comercial comparable en el mercado pertinente.[1331]

5.99 El Canadá señala que los Estados Unidos aducen también que las normas que rigen la ayuda pública en las CE ofrecen orientación para definir cuándo la infraestructura es una subvención. Sin embargo, esas normas representan la práctica interna de las CE y en modo alguno guardan relación con el Acuerdo SMC. Por consiguiente, no son en absoluto pertinentes para una interpretación adecuada del párrafo 1 a) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1332]

4. Perjuicio grave

5.100 El Canadá considera que el análisis del perjuicio grave realizado por los Estados Unidos adolece de dos defectos fundamentales. En primer lugar, el criterio aplicado por los Estados Unidos al "producto similar" es, a la luz de los elementos de hecho del presente caso, incorrecto. En segundo lugar, una evaluación del efecto de todas las supuestas subvenciones en su conjunto no permite tener en cuenta las diferencias en su naturaleza y efectos.[1333]

a) Producto similar

5.101 El Canadá observa que las alegaciones de existencia de perjuicio grave formuladas por los Estados Unidos se basan en su afirmación de que en esta diferencia sólo hay un producto subvencionado, a saber, toda la familia de LCA producidas por Airbus. Sin embargo, esto no tiene en cuenta las realidades del mercado en el sector de las aeronaves civiles, que ponen de manifiesto que la familia de LCA comprende una serie de productos distintos y diferenciados. Los Estados Unidos, conscientes de la vulnerabilidad de su posición, han pedido al Grupo Especial que les permita que sean ellos quienes identifiquen el producto subvencionado.[1334]

5.102 El Canadá no encuentra en el Acuerdo SMC fundamento alguno para pedir a este Grupo Especial que acepte las opiniones de las partes en la diferencia sobre el producto subvencionado y el producto similar correspondiente. Es el Grupo Especial, en cuanto instancia que decide sobre los hechos, quien debe determinar si la diferencia afecta a uno o a varios productos subvencionados. Como instancia que decide sobre los hechos, el Grupo Especial actúa en cumplimiento de la

[1330] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 19.
[1331] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 20.
[1332] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 21.
[1333] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 15.
[1334] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 23.

ICC suprimida donde se indica [***]

obligación que le impone el artículo 11 del ESD de hacer "una evaluación objetiva de los hechos, de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes y de la conformidad con éstos".[1335]

5.103 A ese respecto, y contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, el Canadá considera que la definición del producto similar que figura en la nota 46 del Acuerdo SMC proporciona un contexto sumamente pertinente para determinar si hay uno o más productos subvencionados en litigio. En particular, la exigencia, en la nota 46, de que haya una estrecha correspondencia entre el producto subvencionado y el producto similar, basada en las características del producto similar, quedaría totalmente privada de sentido si el reclamante pudiera simplemente afirmar que un número de productos discretos, con características muy distintas, constituyen un producto subvencionado único.[1336]

5.104 El Canadá señala que, en apoyo de su petición de que se acepte su agrupamiento unilateral de todas las LCA en un producto único, los Estados Unidos se remiten a un asunto resuelto en el marco del Acuerdo Antidumping. Sin embargo, la jurisprudencia antidumping no es aplicable -ya que, en el contexto del Acuerdo Antidumping, un grupo especial sólo tiene que determinar cuáles son el producto similar y el producto objeto de dumping al examinar determinaciones ya hechas por una autoridad investigadora nacional-. Al examinar una determinación de una autoridad investigadora, un grupo especial no está facultado para realizar un examen *de novo*, y no puede sustituir las opiniones de la autoridad investigadora por las suyas. Esas prescripciones no son aquí aplicables.[1337]

5.105 Según el Canadá, no es exacto alegar, como hacen aquí los Estados Unidos, que "dado que las subvenciones se conceden a Airbus para el desarrollo de una familia de LCA ... el 'producto subvencionado' es la familia de LCA de Airbus en su conjunto". El Canadá explica que, en virtud de la definición que figura en la nota 46, la identificación de un "producto similar" y su correspondiente producto subvencionado en el análisis del perjuicio grave ha de centrarse en las características de los productos de que se trate, no en las características de la subvención.[1338] De ello se desprende que el hecho de que un reclamante haya impugnado múltiples subvenciones en una solicitud de establecimiento de un grupo especial no justifica la agregación de productos discretos en un "producto similar" único. Lo contrario oscurecería la distinción entre el alcance de un procedimiento de un grupo especial, que depende de la solicitud de establecimiento, y la definición de "producto similar", que figura en la nota 46.[1339]

5.106 A juicio del Canadá, los Estados Unidos se equivocan cuando tratan de justificar su alegación relativa al "producto similar" observando que la financiación basada en reembolsos para modelos Airbus individuales en realidad beneficia a toda la producción de LCA de Airbus porque "las subvenciones para el desarrollo de cada uno de los principales modelos de LCA de Airbus benefician a la producción y la comercialización de toda su familia de LCA". Lo pertinente para determinar si los productos comparados son "similares" son las características de los productos. Los beneficios de una subvención a nivel de toda la empresa no guardan relación alguna con las características reales de los productos de esa empresa.[1340]

[1335] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 24.
[1336] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 25.
[1337] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 26.
[1338] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 16, donde se cita la nota 46: "En todo el presente Acuerdo se entenderá que la expresión "producto similar" ("*like product*") significa un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado."
[1339] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 17.
[1340] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 18.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.107 El Canadá señala que los argumentos de los Estados Unidos relacionados con la "familia" llevan en lo fundamental a afirmar que el Airbus 380 es de algún modo "similar" al Boeing 737. Sin embargo, el 737 es una aeronave de fuselaje estrecho con una capacidad de aproximadamente 120 a 200 asientos y una autonomía de aproximadamente 3.000 a 6.000 km. El A380 es una aeronave de fuselaje ancho de más de 500 asientos y una autonomía de 15.000 km. Es inconcebible que un A380 pueda desplazar, obstaculizar o subvalorar los precios de un 737, ya que el mercado en modo alguno considera que estén en competencia.[1341]

5.108 El Canadá indica que en el asunto *Indonesia - Automóviles*, el Grupo Especial rechazó un argumento similar. Una de las principales razones por las que ese Grupo Especial rechazó el argumento de que debía considerarse que todos los turismos eran "productos similares" al automóvil "Timor" era la no sustituibilidad entre el Timor, un automóvil de bajo presupuesto, y los turismos del segmento alto del mercado, por ejemplo un Rolls-Royce. El Grupo Especial constató que era "casi inconcebible" que una subvención otorgada al Timor pudiera desplazar u obstaculizar las importaciones de Rolls-Royce, o que pudiera realizarse algún análisis significativo de la subvaloración de precios comparando esos dos modelos.[1342]

5.109 El Canadá señala que en el asunto *Indonesia - Automóviles*, el Grupo Especial constató que "una forma lógica" de enfocar la cuestión del producto similar es observar la manera en que la rama de producción de que se trate ha analizado la segmentación del mercado. El Canadá conviene en que los análisis de la segmentación del mercado realizados por la rama de producción pueden ser un instrumento útil para efectuar un análisis del producto similar, e insta al Grupo Especial a que efectúe su análisis de manera que distinga entre los productos sobre la base de las características que el propio mercado considera significativas y distintivas.[1343]

b) La relación causal y el análisis agregado de los Estados Unidos

5.110 En opinión del Canadá, los Estados Unidos incurren en error al examinar únicamente si existe una relación causal entre el agrupamiento agregado de las subvenciones y el agrupamiento agregado de los efectos a que se hace referencia en los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 6. Ese error tiene dos aspectos. En primer lugar, las subvenciones se agregaron sin tener en cuenta su naturaleza y efectos. En segundo lugar, los Estados Unidos no han logrado establecer la existencia de un nexo entre las supuestas subvenciones y los efectos desfavorables alegados.[1344]

i) Agregación de las subvenciones

5.111 El Canadá observa que la alegación de existencia de perjuicio grave formulada por los Estados Unidos se sigue basando en los efectos agregados de todas las supuestas subvenciones, con independencia de la cuantía, antigüedad, naturaleza o tipo de beneficio, sobre todas las LCA de Boeing. A juicio del Canadá, ese criterio no es compatible con el adoptado por otros grupos especiales, particularmente el que entendió en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, y es incompatible con el rigor que requiere el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[1345] El Canadá afirma que la agregación de diversas subvenciones para realizar un análisis del perjuicio grave es adecuada en la medida en que las subvenciones que se agregan tengan una naturaleza y un efecto similar en relación con el producto similar. El Canadá observa que en el asunto *Estados*

[1341] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 19.
[1342] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 20.
[1343] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 21.
[1344] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 22.
[1345] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 27.

ICC suprimida donde se indica [***]

*Unidos - Algodón americano (*upland*)* el Grupo Especial agregó determinadas subvenciones y declinó agregar otras debido a lo que a su juicio eran su naturaleza y efectos diferentes.[1346]

5.112 El Canadá considera que la cautela con que obró el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* al reconocer que "se debe prestar la debida atención a cada subvención en litigio" era adecuada, dados los peligros que plantea cualquier evaluación acumulativa. Una evaluación agregada puede dar lugar a una constatación de perjuicio grave aunque no todas las subvenciones causen un perjuicio grave. Una agregación excesivamente amplia puede, en consecuencia, orientar indebidamente a las partes en cuanto a las medidas que un Miembro que subvenciona debe adoptar para cumplir una recomendación del OSD de retirar los efectos desfavorables causados por las subvenciones en su conjunto.[1347]

5.113 El Canadá aduce que en el presente caso no procede que los Estados Unidos agreguen: 1. el efecto de cuatro decenios de subvenciones, con independencia de cuándo se concedieron y gastaron; y 2. programas de investigación y desarrollo con subvenciones de otro tipo, sin tener en cuenta la manera en que esas subvenciones guardan relación con los productos subvencionados y los efectos desfavorables alegados.[1348]

ii) Agregación de subvenciones con independencia de cuándo se concedieron y gastaron

5.114 Es muy especulativo afirmar que la financiación basada en reembolsos concedida y gastada entre 1969 y 2001 pudo tener algún efecto subsistente en las decisiones sobre precios de Airbus, y en consecuencia sobre las LCA de Boeing. Esto es especialmente cierto porque las obligaciones de reembolso son activadas por cada venta. El Canadá pone en tela de juicio que la recepción de esas subvenciones, en lo que desde un punto de vista empresarial constituye un pasado distante, pueda activar una subvaloración actual de los precios o establecer que sigue habiendo un riesgo de subvaloración de los precios.[1349]

5.115 El Canadá señala que en la comunicación de las CE se expone lo que éstas denominan la "metodología Estados Unidos/Boeing" para distribuir las subvenciones a lo largo del tiempo. Según el Canadá, con independencia de que adopte o no esa metodología, el Grupo Especial debe negarse a agregar subvenciones otorgadas antes del período de examen a subvenciones más recientes, a no ser que los Estados Unidos presenten pruebas concluyentes de que las subvenciones anteriores siguen teniendo efectos.[1350]

iii) Agregación de programas de investigación y desarrollo

5.116 De manera análoga, el Canadá considera que los programas de investigación y desarrollo sólo deben agregarse tras analizar su naturaleza y efectos a fin de determinar si son lo bastante similares a otras supuestas subvenciones para que esa agregación esté justificada. El Canadá señala que la Primera comunicación de los Estados Unidos no contiene ese análisis.[1351]

5.117 El Canadá indica que la investigación y el desarrollo frecuentemente resultan en beneficios que trascienden los intereses particulares de un productor. Por consiguiente, puede no ser adecuado agregar los programas de investigación y desarrollo con la financiación para el lanzamiento de una

[1346] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 23.
[1347] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 24. *Véase también* el resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 28.
[1348] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 25.
[1349] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 26.
[1350] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 27.
[1351] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 28.

ICC suprimida donde se indica [***]

nueva aeronave. La Parte IV del Acuerdo SMC, relativa a las subvenciones no recurribles, respalda la opinión de que la investigación y el desarrollo tienen rasgos distintivos. Las disposiciones de esa Parte han caducado en virtud de lo dispuesto en el artículo 31 del Acuerdo SMC, y los Miembros no han adoptado ninguna medida para prorrogar su aplicación. No obstante, como constataron el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* y el Árbitro en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos)*, esas disposiciones pueden pese a ello ser útiles "para entender la arquitectura general del Acuerdo con respecto a los diferentes tipos de subvenciones que procuraba y procura abordar".[1352]

5.118 El Canadá observa que en la Parte IV, el párrafo 2 a) del artículo 8 establecía que "la asistencia para actividades de investigación realizadas por empresas, o por instituciones de enseñanza superior o investigación contratadas por empresas" reunía condicionalmente las condiciones para no ser recurrible. Por tanto, el párrafo 2 a) del artículo 8 indica que a juicio de los redactores del Acuerdo SMC esos programas de investigación y desarrollo tenían rasgos distintivos. La protección automática de las subvenciones que reúnen esas condiciones en virtud de esa disposición ha caducado, pero la disposición justifica que los programas de investigación y desarrollo se examinen por separado de otras subvenciones.[1353]

5.119 El Canadá señala que los programas de investigación y desarrollo tienen también rasgos distintivos en este procedimiento, ya que afectaban a varias entidades distintas, muchas de ellas sin relación directa con Airbus. Dadas esas circunstancias, los Estados Unidos están obligados a demostrar en qué modo los beneficios se transfirieron a Airbus.[1354]

iv) Los Estados Unidos no han demostrado la existencia de la relación causal que requiere el párrafo 3 del artículo 6

5.120 El Canadá sostiene que el párrafo 3 del artículo 6 requiere que exista una relación entre la subvención y sus efectos. Si se formula una alegación de desplazamiento de las importaciones al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6, será necesario demostrar la "relación causal" entre la subvención y el desplazamiento de las importaciones. Si se formula una alegación de significativa subvaloración de precios al amparo del párrafo 3 c) del artículo 6, será necesario demostrar la relación causal entre las subvenciones y la subvaloración de precios, y lo mismo cabe decir con respecto a cada efecto alegado.[1355]

5.121 Ese fue el criterio aplicado en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*. El Grupo Especial realizó un examen para determinar si concurrían todos los elementos de la alegación al amparo del párrafo 3 c) del artículo 6, y otro examen, por separado, para determinar si concurrían todos los elementos de la alegación formulada al amparo del párrafo 3 d) del artículo 6. El Grupo Especial identificó la relación causal entre el efecto alegado y las supuestas subvenciones como uno de los elementos que debían demostrarse con arreglo al párrafo 3 d) del artículo 6.[1356]

5.122 El Canadá sostiene que en el presente caso, los Estados Unidos están obligados a demostrar la existencia de la relación causal con respecto a lo enunciado en cada uno de los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 6, ya que alegan la existencia de cada uno de esos efectos. Además, por lo que respecta a su alegación relativa al párrafo 3 c) del artículo 6, los Estados Unidos están obligados a demostrar que existe la relación causal requerida entre las subvenciones y cada uno de los supuestos

[1352] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 29.
[1353] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 30.
[1354] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 31.
[1355] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 32.
[1356] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 33.

ICC suprimida donde se indica [***]

efectos de significativa subvaloración de precios, contención de la subida de los precios y pérdida de ventas. El Canadá aduce que, al limitarse a examinar la existencia de una relación causal entre la agrupación agregada de las subvenciones y la agrupación agregada de los efectos, los Estados Unidos se han abstenido de realizar un análisis de la relación causal para cada uno de los efectos a que se hace referencia en los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 6. Antes bien, los Estados Unidos, al haber realizado un análisis causal de carácter global, han obscurecido los elementos que es preciso demostrar en virtud del párrafo 3 del artículo 6.[1357]

5.123 Según el Canadá, la teoría global sobre la relación causal de los Estados Unidos tiene dos aspectos: 1. el efecto acumulativo de las subvenciones permitió el desarrollo de LCA de Airbus "que no se habría emprendido en absoluto, o al mismo ritmo, sin subvenciones"; y 2. el efecto acumulativo de las subvenciones ofrece a Airbus un colchón financiero que le permite "aplicar una política de fijación de precios de sus LCA encaminada a obtener cuota de mercado". Por lo que respecta al primer aspecto cabe señalar que es especulativo afirmar que a falta de subvenciones no habría competencia que afectaría al productor estadounidense. El Canadá señala que los Estados Unidos no han justificado esa alegación. Además, el párrafo 3 del artículo 6 se centra en la determinación de los efectos de las subvenciones, en los mercados pertinentes, sobre los productos del reclamante. Los puntos de referencia para esa determinación no son los mercados en los que no existen los productos del Miembro que subvenciona, sino los mercados en los que no se dan los efectos de las subvenciones en litigio. El segundo aspecto de la teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal -que las subvenciones sustentan una política de fijación de precios de Airbus destinada a obtener cuota de mercado- guarda en teoría relación directa con cada uno de los elementos que han de determinarse en virtud de los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 6. Sin embargo, los Estados Unidos en ningún momento han realizado ese análisis con respecto a cada uno de los efectos que han alegado.[1358]

5.124 Por último, el Canadá comparte la opinión del Japón de que es importante realizar un análisis de la no atribución con respecto a otros factores de que se tenga conocimiento que pudieran estar causando el supuesto perjuicio grave. Como se explica en la comunicación escrita del Japón, aunque el Acuerdo SMC no requiere expresamente que se realice un análisis de la no atribución en casos de perjuicio grave, esa obligación está implícita en cualquier determinación de la relación causal. En otros informes de la OMC se ha reconocido la importancia que tiene asegurarse de que los efectos de otros factores no se atribuyan indebidamente a las subvenciones impugnadas en el contexto del párrafo 3 c) del artículo 5. En ese sentido, los requisitos para un análisis de la no atribución identificados en la Parte V del Acuerdo SMC, así como la jurisprudencia pertinente, representan una hoja de ruta razonable que este Grupo Especial puede utilizar.[1359]

5. Conclusión

5.125 El Canadá considera que la aplicación del Acuerdo SMC a medidas específicas requiere un análisis riguroso que no puede abreviarse por muy compleja que sea la diferencia. El Canadá aduce que la alegación de existencia de perjuicio grave formulada por los Estados Unidos es tan general que no satisface los criterios jurídicos establecidos en la Parte III del Acuerdo SMC. Por lo que respecta a la supeditación *de facto* a las exportaciones, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3, y la prueba para determinar si la infraestructura está sujeta a lo dispuesto en el Acuerdo SMC de conformidad con

[1357] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 34.
[1358] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 35.
[1359] Resumen de la declaración oral del Canadá, párrafo 29.

ICC suprimida donde se indica [***]

el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, cabe señalar que los Estados Unidos no han vinculado su análisis al texto de esas disposiciones, considerado en su contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo.[1360]

D. CHINA

1. Introducción

5.126 En su comunicación en calidad de tercero y en la reunión del Grupo Especial con los terceros, China presenta sus opiniones sobre las dos siguientes cuestiones jurídicas: i) la supeditación *de facto* a las exportaciones en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC"); y ii) el análisis de la no atribución con arreglo al párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC en el contexto de alegaciones conjuntas al amparo de los apartados a) y c) del artículo 5.[1361]

2. La supeditación *de facto* a las exportaciones en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC

5.127 China observa que en la presente diferencia los Estados Unidos aparentemente aducen que determinada Ayuda para emprender proyectos -en forma de préstamos- está supeditada *de facto* a los resultados de exportación en cuanto que: i) los Gobiernos participantes en Airbus vincularon el *reembolso* de esa ayuda a las ventas de LCA, y ii) dada la demanda limitada en el mercado europeo, el *reembolso* estaba necesariamente vinculado a la realización de exportaciones sustanciales.[1362] A juicio de China, la constatación relativa a las subvenciones supeditadas *de facto* a la exportación en forma de préstamos, como cuestión regulada por la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, debe centrarse en la "*concesión*" -en lugar del "*reembolso*"- de los préstamos.[1363]

5.128 En primer lugar, conforme al párrafo 1 a) del artículo 3 y a la nota 4 a dicha disposición del Acuerdo SMC, para constatar la supeditación *de facto* a las exportaciones es preciso demostrar tres elementos, a saber: i) "la concesión de una subvención"; ii) "está ... vinculada a ..."; y iii) "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos".[1364] En ese sentido, China recuerda que en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación aclaró más aún los tres elementos arriba citados que son necesarios para constatar la supeditación *de facto* a las exportaciones. En cuanto a "la concesión de una subvención", el Órgano de Apelación mantuvo, entre otras cosas, que lo primero que hay que determinar es si la *autoridad otorgante* impuso una condición basada en los resultados de exportación al *proporcionar* la subvención, y que la prohibición establecida en el párrafo 2 del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC atañe a la "*concesión* de una subvención" y no a su recepción.[1365] Basándose en las citas *supra* y en otras afirmaciones del Órgano de Apelación, China sostiene que en una constatación de supeditación *de facto* a las exportaciones la atención debe centrarse en la *concesión* de una subvención, y que deberá demostrarse, en virtud de la configuración

[1360] Resumen de la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 36.
[1361] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 2.
[1362] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 3. *Véase también* la declaración inicial de China en la reunión con los terceros (en lo sucesivo "declaración inicial de China"), párrafo 2.
[1363] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 4.
[1364] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 5. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 3.
[1365] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 6. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

total de los hechos, que existe una relación de condicionalidad entre la *concesión* de una subvención y las exportaciones reales o previstas.[1366]

5.129 En segundo lugar, a juicio de China, la misma norma es perfectamente aplicable a una subvención en forma de préstamo. En esos casos, para determinar si el préstamo constituye una subvención supeditada *de facto* a las exportaciones deberá establecerse si la autoridad otorgante impone una condición basada en los resultados de exportación al *proporcionar* el préstamo. En realidad, los agentes en la concesión y el reembolso del préstamo son distintos, respectivamente el gobierno y el receptor de la subvención. Por tanto, a la luz de las afirmaciones del Órgano de Apelación arriba citadas, China sostiene que el párrafo 1 a) del artículo 3 no tiene por objeto prohibir el reembolso de un préstamo supeditado a los resultados de exportación. En cualquier caso, al examinar la supeditación *de facto* a las exportaciones, la concesión de un préstamo no guarda relación alguna con la manera en que el deudor reembolsará después el préstamo, que está más estrechamente relacionada con la constatación de existencia de un beneficio. En consecuencia, al examinar la cuestión de la supeditación *de facto* a las exportaciones no debe oscurecerse la distinción entre la concesión de un préstamo y el reembolso de un préstamo.[1367]

5.130 Además, tras analizar dos asuntos pertinentes sustanciados en la OMC, *Canadá - Aeronaves* y *Australia - Cuero para automóviles*, China sostiene que los hechos pertinentes que prevalecen en un caso en particular deben demostrar suficientemente el "vínculo" entre la "concesión de una subvención" y las "exportaciones reales o previstas", y que la orientación a la exportación del receptor de una subvención no demuestra suficientemente por sí misma la existencia de supeditación *de facto* a las exportaciones.[1368]

3. El análisis de la no atribución en el contexto de alegaciones formuladas al amparo de los apartados a) y c) del artículo 5

5.131 China observa que en su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos alegan, al amparo tanto del apartado a) como del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC, que existen efectos desfavorables. Por lo que respecta a la alegación al amparo del apartado a) del artículo 5, los Estados Unidos sostienen que las importaciones subvencionadas de LCA de Airbus en el mercado estadounidense han causado daños a la rama de producción nacional de LCA de los Estados Unidos.[1369]

5.132 En primer lugar, y habida cuenta de la referencia a la Parte V que figura en la nota 11 al apartado a) del artículo 5, China sostiene que cuando una parte reclamante formula una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 y afirma la existencia de daño, está en primer lugar obligada a establecer una presunción *prima facie* de que las *importaciones subvencionadas*, por efecto de las subvenciones, causan daños a la rama de producción nacional en el sentido del artículo 15 del Acuerdo SMC.[1370]

5.133 Por lo que respecta al análisis de la no atribución con arreglo al párrafo 5 del artículo 15, China sostiene que una parte reclamante que formula una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 también está obligada a realizar dicho análisis. Los Estados Unidos comparten esa opinión.

[1366] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 7. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 5.

[1367] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 8. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 6.

[1368] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 9.

[1369] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 10.

[1370] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 11. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

Además, China, recordando la interpretación de la disposición paralela del párrafo 5 del artículo 3 del *Acuerdo Antidumping* enunciada por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, sostiene que una parte reclamante está obligada por el párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC a *separar y distinguir* los efectos perjudiciales de *los demás factores de que se tenga conocimiento* de los efectos de las importaciones subvencionadas.[1371] China sostiene además que la prescripción relativa a la no atribución enunciada en el párrafo 5 del artículo 15 es especialmente pertinente cuando un Miembro presenta alegaciones al amparo tanto del apartado a) como del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC, por las siguientes razones.[1372]

5.134 En primer lugar, una alegación al amparo del apartado c) del artículo 5 obliga a demostrar cualquier hipótesis de existencia de perjuicio grave, según lo prescrito en el párrafo 3 del artículo 6, que constituya una indicación manifiesta de menoscabo de los resultados de exportación de la rama de producción nacional del Miembro reclamante. Por consiguiente, si el Miembro reclamante supuestamente establece la existencia de cualquier hipótesis de perjuicio grave, parece adecuado concluir que la rama de producción nacional pertinente tiene que haberse visto más o menos desfavorablemente afectada o "perjudicada" por sus *malos resultados de exportación*.[1373]

5.135 En segundo lugar, el párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC requiere expresamente que la autoridad investigadora (en el presente caso el Miembro reclamante) no atribuya los daños causados por los *resultados de exportación* a los causados por las importaciones subvencionadas. Por tanto, es evidente que cuando un Miembro formula alegaciones tanto al amparo del apartado a) como del apartado c) del artículo 5, dicho Miembro está manifiestamente obligado a realizar un análisis de la no atribución por lo que respecta a los daños causados por el empeoramiento de los resultados de exportación de su rama de producción nacional.[1374]

5.136 En tercer lugar, el "daño a la rama de producción nacional" y el "perjuicio grave" son dos conceptos jurídicos distintos. El "daño a la rama de producción nacional" a que alude el apartado a) del artículo 5 es el daño causado por ***importaciones*** subvencionadas a la rama de producción nacional en el *mercado interior* del Miembro reclamante. Por su parte, el "perjuicio grave" a que alude el apartado c) del artículo 5, tal como se detalla en el párrafo 3 del artículo 6, consiste en las situaciones perjudiciales causadas por "*el efecto de la subvención*" en el mercado del Miembro que subvenciona, en un mercado de un tercer país o en el mismo mercado, según proceda.[1375]

5.137 En cuarto lugar, hay en el Acuerdo SMC prescripciones jurídicas distintas por lo que respecta a la manera de constatar la existencia de daño y la manera de establecer los diversos casos de perjuicio grave, respectivamente. Por tanto, una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 es jurídicamente distinta e independiente de una alegación al amparo del apartado c) del artículo 5.[1376]

[1371] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 12. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 8.

[1372] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 13.

[1373] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 14. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 9.

[1374] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 15. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 10.

[1375] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 16. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 11.

[1376] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 17. *Véase también* la declaración inicial de China, párrafo 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

4. Conclusión

5.138 En conclusión, China sostiene que:

1. para determinar la existencia de supeditación *de facto* a las exportaciones, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, deberá demostrarse, sobre la base de todos los hechos pertinentes, que la concesión -en lugar del reembolso o cualquier otra cosa- de una subvención está de hecho vinculada o supeditada a las exportaciones reales o previstas. Mientras tanto, la orientación a la exportación del receptor de una subvención no demuestra suficientemente por sí misma la existencia de supeditación *de facto* a las exportaciones; y

2. un Miembro reclamante que formula una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 está sujeto a las obligaciones establecidas en la Parte V, que incluyen, entre otras cosas, la prescripción relativa a la no atribución enunciada en el párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC. Esto es especialmente importante cuando el Miembro reclamante también formula una alegación al amparo del apartado c) del artículo 5 sabiendo que los resultados de exportación de su rama de producción nacional, además de las importaciones subvencionadas, también están causando daños a la rama de producción nacional.[1377]

E. JAPÓN

1. Las medidas de subvención que se hicieron efectivas antes del 1º de enero de 1995 están sujetas al Acuerdo SMC si otorgaron un beneficio desde esa fecha

5.139 En su comunicación en calidad de tercero, el Japón señala que una importante cuestión previa que el Grupo Especial ha de resolver es si el Acuerdo SMC es aplicable a medidas de subvención que se hicieron efectivas antes del 1º de enero de 1995, fecha de entrada en vigor del Acuerdo SMC. El Japón explica más abajo que el artículo 28 de la Convención de Viena respalda la conclusión de que las subvenciones concedidas antes de 1995 no están automáticamente excluidas del ámbito de aplicación del Acuerdo SMC.[1378]

5.140 El Japón observa que el artículo 28 de la Convención de Viena estipula que "las disposiciones de un tratado no obligarán a una parte respecto de ningún acto o hecho que haya tenido lugar con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del tratado para esa parte ni de *ninguna situación que en esa fecha haya dejado de existir*, salvo que una intención diferente se desprenda del tratado o conste de otro modo" (sin cursivas en el original). En lo tocante a las supuestas subvenciones concedidas a Airbus antes de 1995, el Grupo Especial debe examinar dos cuestiones clave: 1) si el Acuerdo SMC contiene alguna disposición que indique la intención de los Miembros de la OMC por lo que respecta a las limitaciones temporales del Acuerdo, y 2) si las supuestas medidas de subvención de las CE y los Estados miembros en litigio representaban "situaciones" que seguían "existiendo" el 1º de enero de 1995 o después de esa fecha.[1379]

5.141 El Japón observa que el texto del Acuerdo SMC demuestra que sus redactores no quisieron que sus disciplinas se limitaran únicamente a las subvenciones otorgadas desde el 1º de enero de 1995. La posición del Japón está en consonancia con el análisis preliminar de esta cuestión

[1377] Resumen de la comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafo 18.
[1378] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 1.
[1379] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

realizado por el Grupo Especial.[1380] Del texto del párrafo 1 del artículo 28 del Acuerdo SMC, por ejemplo, se deduce que los Miembros *podrían* impugnar programas anteriores a la OMC tras la expiración del período de gracia. Parece también que las subvenciones individuales concedidas antes del 1° de enero de 1995 podrían impugnarse al amparo de la Parte II del Acuerdo SMC incluso durante el período de gracia, porque el párrafo 1 del artículo 28 se refiere únicamente a los "programas de subvención" y no a subvenciones individuales. De manera análoga, en el párrafo 7 del Anexo IV se reconoce que los Miembros pueden destinar a la producción futura beneficios derivados de "*subvenciones concedidas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC*" (sin cursivas en el original) y que se están impugnando al amparo de la Parte III del Acuerdo SMC. Además, las disposiciones de aplicación más directa en este caso -los artículos 1, 5, 6 y 7[1381]- no establecen ninguna limitación temporal. El hecho de que no exista ese tipo de limitaciones para las subvenciones anteriores a 1995 es significativo.[1382]

5.142 El Japón observa que el Órgano de Apelación ha aplicado el artículo 28 varias veces al constatar que medidas anteriores a 1995 estaban abarcadas por otros Acuerdos de la OMC, y esas constataciones son directamente pertinentes por lo que respecta a la presente diferencia. Por ejemplo, en *Canadá - Período de protección mediante patente*, el Órgano de Apelación concluyó que "las obligaciones del tratado *son aplicables* a 'cualquier situación' que *no* haya dejado de existir, es decir, a cualquier situación que, aunque se haya producido en el pasado, persista después de la entrada en vigor del nuevo tratado".[1383] Los elementos de hecho del asunto *Canadá - Período de protección mediante patente* son análogos a los de la presente diferencia porque la protección mediante patente en litigio, que se hizo efectiva antes de que el Acuerdo sobre los ADPIC entrara en vigor para el Canadá, siguió existiendo, por lo que sus "efectos" continuaron después de la entrada en vigor del Acuerdo sobre los ADPIC, exactamente igual que las supuestas subvenciones que se hicieron efectivas siguieron existiendo y por tanto produciendo efectos el 1° de enero de 1995 o después de esa fecha.[1384]

5.143 El Japón sostiene que el Grupo Especial debe determinar si cada una de las supuestas subvenciones anteriores a 1995 de las CE o los Estados miembros de las CE está abarcada por el Acuerdo SMC evaluando si la "situación" por lo que respecta a las subvenciones, por utilizar los términos del artículo 28 de la Convención de Viena, "dejó de existir" antes de 1995 o siguió existiendo en 1995 o más adelante. En este sentido, el Japón se permite exponer al Grupo Especial sus opiniones sobre la prueba adecuada que el Grupo Especial debe aplicar al realizar ese análisis.[1385]

5.144 El Japón explica que conforme a las disposiciones del Acuerdo SMC una "situación" de subvención perdura mientras el beneficio de esa subvención siga existiendo. Por ejemplo, los

---

[1380] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 3. *Véase* la carta dirigida por el Grupo Especial a las partes y los terceros (11 de enero de 2007).

[1381] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 3. El Japón considera que estas disposiciones son las más directamente aplicables en este caso porque en la presente diferencia los Estados Unidos sólo formulan su alegación sobre las subvenciones prohibidas en relación con determinadas medidas de Ayuda para emprender proyectos (Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 321), todas las cuales, aducen los Estados Unidos, se hicieron efectivas el 1° de enero de 1995 o después de esa fecha.

[1382] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 3. El Japón observa que el artículo 27 del Acuerdo SMC, concerniente al trato especial y diferenciado para los países en desarrollo, establece varias de esas limitaciones temporales.

[1383] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 4, donde se cita el asunto *Canadá - Período de protección mediante patente*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 72. (las cursivas figuran en el original)

[1384] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 4.

[1385] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

beneficios de una subvención concedida antes de 1995 pueden debidamente asignarse a producción futura en el año 1995 o más adelante.[1386] En ese caso, la subvención estaría sujeta al Acuerdo SMC, porque la "situación" de subvención seguiría existiendo.[1387]

5.145 A juicio del Japón, el análisis debería comenzar por un examen de la definición de subvención en el Acuerdo SMC, que figura en el párrafo 1 del artículo 1. Como ha observado el Órgano de Apelación, "el párrafo 1 del artículo 1 ... no se ocupa del *momento* en que debe existir la 'contribución financiera' y/o el 'beneficio'".[1388] De hecho, el Órgano de Apelación afirmó a continuación que normalmente se "puede presumir ... que sigue derivándose un 'beneficio' de una 'contribución financiera' no vinculada y no recurrente".[1389] Esto respalda las disposiciones de la Parte III arriba citadas, que indican que en determinadas circunstancias los "beneficios" pueden extenderse a lo largo de un período de tiempo posterior a la concesión de la contribución financiera subyacente. Por ejemplo, el párrafo 7 del Anexo IV, que contiene directrices para calcular las tasas de subvención a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 6, requiere la inclusión de los beneficios de una subvención "destinados a la producción futura".[1390]

5.146 Interpretando la definición de subvención del Acuerdo SMC a la luz del artículo 28 de la Convención de Viena, el Japón observa que el concepto de "situación" en el artículo 28 corresponde muy de cerca al concepto de "beneficio", en el sentido de que una "situación" de subvención seguiría existiendo si los beneficios derivados de esa subvención siguieran existiendo. Por consiguiente, la función del Grupo Especial es determinar, con respecto a cada una de las supuestas subvenciones concedidas antes del 1° de enero de 1995, si dichas subvenciones seguían otorgando beneficios en esa fecha o con posterioridad.[1391]

2. El Grupo Especial está facultado para tener en cuenta pruebas de cualesquiera efectos desfavorables subsistentes después de la fecha de su establecimiento

5.147 Por lo que respecta a los efectos desfavorables que el Grupo Especial debe examinar, el Japón opina que no hay en el Acuerdo SMC ni en el ESD nada que impida al Grupo Especial examinar pruebas de efectos desfavorables que se siguen (o no se siguen) produciendo con posterioridad a la fecha de su establecimiento, siempre que las pruebas guarden relación con medidas comprendidas en el mandato del Grupo Especial. El Japón observa que los Estados Unidos reconocen que un grupo

[1386] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 6. El Japón observa que en el párrafo 7 del Anexo IV del Acuerdo SMC se prevé la posibilidad de que algunos beneficios se destinen a la producción futura. Como explicó el Grupo Especial en el párrafo 7.1179 de su informe sobre el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, las metodologías relativas al beneficio a que se hace referencia en la Parte V del Acuerdo SMC no son vinculantes en un análisis realizado en el marco de la Parte III. No obstante, las metodologías para calcular el beneficio a que se hace referencia en la Parte V sugieren la aplicación de metodologías que también podrían servir como referencia para los análisis en el marco de la Parte III.

[1387] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 6.

[1388] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 7, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 60. (las cursivas figuran en el original)

[1389] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 7, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 62.

[1390] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 7. El Japón reconoce que el párrafo 1 del artículo 6 del Acuerdo SMC y el Anexo IV ya no están en vigor. Sin embargo, como observó el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, las disposiciones del Acuerdo SMC que han caducado pueden ser útiles para entender la "arquitectura global" del Acuerdo SMC con respecto a los distintos tipos de subvenciones que trataba y trata de abordar. *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.907, nota 1.086.

[1391] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 8.

ICC suprimida donde se indica [***]

especial puede examinar pruebas de fecha anterior o posterior a su establecimiento[1392], en consonancia con la posición que han adoptado en otros casos.[1393]

5.148 El Japón opina que el Grupo Especial está facultado para examinar pruebas concernientes a los efectos desfavorables de una medida de subvención comprendida en su mandato subsistentes después de la fecha de su establecimiento. El Órgano de Apelación ha indicado que las pruebas de fecha posterior al establecimiento de un grupo especial no están excluidas de su examen.[1394] En esta diferencia el Grupo Especial puede aplicar el mismo criterio para evaluar pruebas generadas después de la fecha de su establecimiento concernientes a cualesquiera efectos desfavorables de las medidas de subvención impugnadas subsistentes.[1395]

5.149 El Japón solicita respetuosamente al Grupo Especial que examine cuidadosamente las pruebas posteriores a su establecimiento que considere pertinentes para la evaluación de los efectos desfavorables alegados y que, cuando considere que efectivamente son concluyentes, explique detalladamente su razonamiento. Habida cuenta de la rapidez con que evolucionan las condiciones de competencia en las ramas de producción de LCA de los Estados Unidos y las CE, es posible que se descubran pruebas muy concluyentes sobre la subsistencia (o no subsistencia) de los efectos desfavorables en el período siguiente a la fecha de establecimiento del Grupo Especial. En situaciones análogas el Órgano de Apelación ha hecho hincapié en la importancia que reviste el examen de las pruebas más recientes disponibles.[1396] Como se explica en la siguiente sección, esas pruebas posteriores al establecimiento del Grupo Especial pueden ayudar a éste a determinar, entre otras cosas, posibles causas de los efectos desfavorables *distintas* de las supuestas subvenciones.[1397]

5.150 En la reunión del Grupo Especial con los terceros el Japón reiteró que ha observado que ni el Acuerdo SMC ni el *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD") impiden a un grupo especial examinar pruebas de que subsisten (o no subsisten) efectos desfavorables después de la fecha de su establecimiento, siempre que las pruebas guarden relación con medidas que estaban incluidas en el mandato del Grupo Especial.[1398] El Japón aclaró su posición observando que, de conformidad con la constatación del Órgano de Apelación en *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*[1399], este Grupo Especial está facultado para examinar pruebas tanto anteriores como posteriores a su establecimiento. En ese sentido, y en relación con el párrafo 694 de la Segunda comunicación escrita de las CE, el Japón también aclaró que si bien cree

[1392] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 9, donde se cita la declaración inicial de los Estados Unidos en la primera reunión del Grupo Especial (20 de marzo de 2007), párrafo 182.

[1393] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 9, donde se cita el asunto *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafo 183.

[1394] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 10, donde se cita el asunto *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, párrafo 188. *CE - Marcas de fábrica o de comercio e indicaciones geográficas*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.20.

[1395] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 10.

[1396] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 11, donde se cita como ejemplo el asunto *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 166.

[1397] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 11.

[1398] Resumen de la declaración oral del Japón en la reunión con los terceros (en lo sucesivo "resumen de la declaración oral del Japón"), párrafo 7, donde se cita la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafos 12-14.

[1399] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 7, donde se cita el asunto *CE - Determinadas cuestiones aduaneras*, WT/DS315/AB/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006, párrafo 188.

ICC suprimida donde se indica [***]

que el Grupo Especial puede examinar pruebas de supuestos efectos desfavorables posteriores a su establecimiento, no está obligado a hacerlo.[1400]

3. La demostración de la existencia de una relación causal requiere un análisis detallado de los hechos pertinentes y los datos económicos

5.151 El Japón expone sus opiniones sobre los análisis requeridos para determinar si los efectos desfavorables alegados fueron causados por las subvenciones que los Estados Unidos han impugnado o por otros factores. El artículo 5 del Acuerdo SMC requiere esa determinación. En el caso de los efectos desfavorables por daños causados a la rama de producción nacional de los Estados Unidos, en el sentido del apartado a) del artículo 5, el Acuerdo SMC requiere que se aplique la prueba relativa a la relación causal establecida en el párrafo 5 del artículo 15, que hace necesario demostrar una relación causal entre las importaciones subvencionadas y el daño basada en un examen de todas las pruebas pertinentes y de cualesquiera factores de que se tenga conocimiento, distintos de las importaciones subvencionadas, que estén perjudicando a la rama de producción nacional.[1401]

5.152 El Japón observa que en el caso de los efectos desfavorables resultantes de perjuicios graves, en el sentido del apartado c) del artículo 5 y el artículo 6, el Acuerdo SMC no establece una prueba específica para evaluar las causas del perjuicio grave. Sin embargo, en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* el Órgano de Apelación explicó que al evaluar alegaciones de existencia de perjuicio grave, en el sentido del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, es "necesario cerciorarse de que los efectos de otros factores en los precios no son atribuidos erróneamente a las subvenciones impugnadas".[1402] El Japón sostiene respetuosamente que el Grupo Especial debe remitirse a las pruebas relativas a la relación causal a que se hace referencia en el párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC y en los demás Acuerdos de la OMC como contexto pertinente para su examen de las alegaciones formuladas por los Estados Unidos en este caso, como el Órgano de Apelación ha constatado anteriormente.[1403]

5.153 Por último, el Japón también sostiene que el análisis requerido para evaluar las causas de los efectos desfavorables alegados de conformidad con el artículo 5 está estrechamente relacionado con la selección del período de referencia adecuado, como se indica *supra*. A juicio del Japón, el Grupo Especial, en su análisis de la relación causal, debe tener en cuenta las características del mercado de los bienes de que se trata *durante todo el período de referencia*. Como se explica en la sección II, no hay en la doctrina nada que obligue a los grupos especiales a rechazar pruebas de efectos desfavorables posteriores a la fecha de su establecimiento, y puede haber razones muy sólidas por las que tal vez sea adecuado que los grupos especiales examinen esas pruebas.[1404]

[1400] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 7, donde se cita la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafos 12-14.

[1401] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 12.

[1402] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 13, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 437.

[1403] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 14, donde se citan los asuntos *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 228; *Estados Unidos - Madera blanda VI*, informe del Órgano de Apelación (párrafo 5 del artículo 21), párrafo 132; y *Estados Unidos - Gluten de trigo*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 69.

[1404] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 15.

ICC suprimida donde se indica [***]

4. El Grupo Especial está facultado para examinar supuestas subvenciones cuyos efectos desfavorables han dejado de existir

5.154 El Japón conviene con los Estados Unidos en que el Grupo Especial está facultado para examinar supuestas subvenciones y pronunciarse al respecto incluso cuando los efectos desfavorables de esas subvenciones han dejado de existir, siempre que existieran en el momento en que el Grupo Especial se estableció.[1405]

5.155 El Japón considera que lo primero que hay que hacer al interpretar un Acuerdo de la OMC es, naturalmente, examinar el texto del propio Acuerdo.[1406] Los párrafos 1, 4 y 5 del artículo 7 del Acuerdo SMC, que establecen las normas relativas a las consultas y al establecimiento de un grupo especial como medidas correctivas de subvenciones recurribles, no indican que un grupo especial no puede examinar una supuesta subvención cuyos efectos desfavorables han dejado de existir entre la fecha de solicitud del establecimiento del grupo especial y la publicación de su informe, y pronunciarse al respecto.[1407]

5.156 La jurisprudencia respalda esa conclusión. En *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* el Órgano de Apelación resolvió que podían impugnarse medidas que hubieran expirado antes de la fecha del establecimiento del grupo especial, siempre que las ventajas para el Miembro reclamante resultantes de los acuerdos abarcados siguieran siendo menoscabadas por las medidas *en la fecha de solicitud de establecimiento del grupo especial*.[1408] Por consiguiente, lo determinante es la fecha de la solicitud de establecimiento, y la posibilidad de que los efectos desfavorables hayan cesado después del establecimiento del Grupo Especial no menoscaba su capacidad para pronunciarse sobre la compatibilidad de la supuesta subvención con el Acuerdo SMC.[1409]

5.157 El Japón observa además que hay también numerosas decisiones del GATT y la OMC en las que grupos especiales han formulado constataciones relativas a medidas que se habían retirado después del establecimiento del Grupo Especial.[1410] Esos casos análogos demuestran también que la cesación de los efectos desfavorables tras el establecimiento de un grupo especial no afecta a las facultades de este último para formular constataciones concernientes a las supuestas subvenciones.[1411]

5.158 El Japón observa que una razón importante para mantener esa doctrina es que puede ayudar a lograr una solución positiva de la diferencia, lo que es el objetivo del sistema de solución de diferencias de la OMC, como se indica en el párrafo 7 del artículo 3 del ESD. En el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, el Grupo Especial, en consonancia con las decisiones arriba citadas, mantuvo que estaba facultado para formular constataciones sobre una

---

[1405] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 8, donde se cita la Segunda comunicación de los Estados Unidos, párrafo 670. El Japón no se pronuncia sobre si, como cuestión fáctica en esta diferencia, se siguen produciendo los supuestos efectos desfavorables.

[1406] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 9, donde se cita la declaración del Órgano de Apelación según la cual "el intérprete de un tratado debe comenzar por centrarse en el texto de la disposición que va a interpretar". *Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón*, WT/DS58/AB/R, adoptado el 6 de noviembre de 1998, párrafo 114.

[1407] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 9.

[1408] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 10, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, WT/DS267/AB/R (2005), adoptado el 21 de marzo de 2005, párrafo 270.

[1409] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 10.

[1410] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 11, donde se hace referencia a asuntos citados en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, nota 214; e *Indonesia - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, WT/DS64/R, adoptado el 23 de julio de 1998, nota 642.

[1411] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

medida comprendida en su mandato aunque posteriormente esa medida hubiera dejado de existir.[1412] Observó que la medida impugnada, aunque hubiera dejado de existir, podía reintroducirse posteriormente, y que una constatación de que era incompatible con las obligaciones asumidas en el marco de la OMC podía contribuir a impedirlo. En el presente caso, si cualquier cesación de los efectos desfavorables de las subvenciones en litigio se debe a fenómenos temporales, los efectos desfavorables podrían reaparecer si las circunstancias cambiaran. Una medida correctiva basada en una resolución de que las subvenciones eran incompatibles con el Acuerdo SMC podría, por tanto, contribuir a llegar a un resultado positivo evitando la repetición de los efectos desfavorables.[1413]

5.159 Es, desde luego, cierto que el retiro de una subvención o la cesación de los efectos desfavorables después del establecimiento de un grupo especial puede afectar a la naturaleza de su recomendación, como observó el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*.[1414] Sin embargo, como también observó el Órgano de Apelación en ese mismo caso, esto *no* resuelve la cuestión de si un grupo especial puede examinar alegaciones con respecto a la medida que tiene ante sí.[1415]

5. Las transacciones en condiciones de libre competencia y al valor justo de mercado extinguen las supuestas subvenciones

5.160 El Japón observa que muchas de las subvenciones impugnadas por los Estados Unidos en esta diferencia se concedieron a entidades empresariales que fueron predecesoras de Airbus SAS.[1416] El Japón sostiene respetuosamente que el Grupo Especial debe examinar con detalle, basándose en los elementos de hecho pertinentes en el presente caso, si las CE han demostrado que la privatización ha tenido lugar en condiciones de libre competencia y al valor justo de mercado, y si cualesquiera supuestos beneficios de hecho se han extinguido. El Japón se remite seguidamente a determinados precedentes que son aplicables a estos efectos.[1417]

5.161 El Japón señala que el Órgano de Apelación, en su análisis de la posible extinción de determinadas subvenciones, ha indicado que *cabe presumir* que un beneficio derivado de una contribución financiera se extingue cuando la empresa que recibió la subvención se vende "en condiciones de competencia" y "por el valor justo de mercado".[1418] A ese respecto, el Órgano de Apelación ha puesto de relieve una importante limitación en el contexto de la privatización de activos de propiedad pública. Como sostuvo en ese caso el Órgano de Apelación, "la privatización en condiciones de competencia y por el valor justo de mercado puede tener como consecuencia la

[1412] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 12, donde se cita el asunto *CE - Medidas que afectan a la aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, WT/DS291/R, adoptado el 21 de noviembre de 2006, párrafo 7.1308.

[1413] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 12.

[1414] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 13, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 272.

[1415] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 13, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 272.

[1416] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 16, donde se cita la Primera comunicación escrita de las CE (5 de abril de 2007), párrafos 192-197.

[1417] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 16.

[1418] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 17, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 127.

ICC suprimida donde se indica [***]

extinción del beneficio", pero ello no ocurre necesariamente.[1419] El resultado del análisis dependerá de las circunstancias fácticas específicas de cada caso.[1420]

5.162 Según el Japón, no hay en el Acuerdo SMC, en la jurisprudencia aplicable, ni desde un punto de vista lógico, nada que permita sostener que una transferencia parcial no debe estar sujeta a la misma presunción refutable de extinción a que hace referencia el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*. Por esa razón, en la etapa del párrafo 5 del artículo 21 de ese asunto, el Grupo Especial examinó una determinación revisada en la que el Departamento de Comercio de los Estados Unidos constató que una subvención se había extinguido parcialmente cuando la mayoría de las acciones de la empresa, pero no todas, se vendieron en condiciones de libre competencia y al valor justo de mercado.[1421]

6. Las meras previsiones de exportación no son prueba de supeditación *de facto* a las exportaciones

5.163 El Japón expresa sus opiniones sobre el criterio aplicable para determinar si una supuesta subvención a la exportación está "supeditada ... *de facto* ... a los resultados de exportación" a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. El Japón opina que el mero hecho de que en el momento de concesión de la subvención se prevea que en el futuro habrá exportaciones no demuestra por sí solo que la subvención está supeditada a los resultados de exportación. El Japón observa asimismo que si bien el término "supeditadas" que figura en el párrafo 1 a) del artículo 3 tiene el mismo sentido cuando se aplica a la supeditación *de jure* o a la supeditación *de facto* a las exportaciones, demostrar lo último es inherentemente más difícil.[1422]

5.164 El Japón considera que la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC es crucial para el análisis que realice el Grupo Especial para determinar si las supuestas subvenciones a la exportación están supeditadas *de facto* a los resultados de exportación. La función del Grupo Especial al aplicar la nota 4 consiste en determinar si la *concesión* de las supuestas subvenciones a la exportación en litigio estaba *vinculada* a las actividades de exportación *reales o previstas*. Como observó el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, el cumplimiento del criterio para determinar si hay supeditación *de facto* a las exportaciones establecido en la nota 4 "requiere que se prueben tres elementos sustantivos distintos".[1423] Cada una de las pruebas tiene que aplicarse independientemente a los hechos pertinentes. El mero hecho de que se prevea la exportación no es por sí mismo suficiente

---

[1419] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 17, donde se citan los asuntos *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 127 y *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 62. El Japón observa que en la jurisprudencia aplicable se examina la cuestión de la extinción en el contexto de las medidas compensatorias. Sin embargo, dado que la definición de subvención que figura en el artículo 1 del Acuerdo SMC (incluido el concepto de "beneficio") es igualmente aplicable a las disposiciones que regulan las subvenciones prohibidas y recurribles, el Japón estima que los principios enunciados en esos casos son igualmente aplicables a la presente diferencia.

[1420] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 17, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 127.

[1421] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 18, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, informe del Grupo Especial, párrafos 7.130-7.158.

[1422] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 19, donde se cita, como ejemplo, el asunto *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 167.

[1423] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 20, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 169. (las cursivas figuran en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

para establecer la supeditación *de facto* a las exportaciones de una subvención dada.[1424] De manera análoga, al igual que la mera previsión de resultados de exportación, la orientación a la exportación de un exportador es por sí misma insuficiente.[1425]

5.165 El Japón observa también que el análisis de la supeditación *de facto* a las exportaciones está necesariamente basado en los elementos de hecho, y diferirá en consonancia con los elementos de hecho específicos de cada caso. En *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación, por ejemplo, advirtió que al realizarse el análisis requerido por la nota 4 "no puede haber una norma general que disponga qué hechos o qué tipos de hechos *deben* tenerse en cuenta"[1426], y observó que no se había concedido una importancia indebida a ninguno de los hechos.[1427] El Japón sostiene que en la presente diferencia procede aplicar un criterio igualmente amplio, y que el Grupo Especial debe examinar los elementos de hecho específicos pertinentes en este caso.[1428]

5.166 En la reunión del Grupo Especial con los terceros, el Japón señaló que el párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC") estipula que se considerará que existe subvención:

> a) 1) cuando haya una contribución financiera ... es decir: ...
>
> iii) cuando un gobierno proporcione bienes o servicios -<u>que no sean de infraestructura general</u>- ...; y ...
>
> b) con ello se otorgue un beneficio. (sin subrayar en el original)

El Acuerdo SMC no define a este respecto el término "general", pero el texto mismo del artículo 1 pone claramente de manifiesto que la excepción sólo es aplicable a la "infraestructura general", y no a cualquier tipo de infraestructura.[1429]

5.167 El Japón observa que el Canadá, en su comunicación en calidad de tercero, expone su opinión sobre la manera en que el Grupo Especial debe determinar si las supuestas subvenciones constituyen "infraestructura general". El Japón está de acuerdo con el Canadá en que el análisis de si existe una "subvención" en el sentido del artículo 1 y de si esa subvención es "específica" en el sentido del artículo 2 son cuestiones distintas y requieren análisis separados con arreglo al Acuerdo SMC. Sin embargo, el Japón no está seguro de que sea correcto el argumento del Canadá según el cual las pruebas para determinar la especificidad *de facto* con arreglo al párrafo 1 c) del artículo 2, como el uso predominante o el beneficio desproporcionado, no son en absoluto pertinentes para el análisis de si una supuesta subvención constituye "infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, y de que la prueba fundamental es si el gobierno ha limitado el uso de la infraestructura "exclusivamente a determinados usuarios".[1430] El Japón considera que en determinadas circunstancias el análisis de la especificidad *de facto* con arreglo al artículo 2 podría contribuir a informar la

---

[1424] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 20, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 171.

[1425] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 20, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 173.

[1426] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 21, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 169.

[1427] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 21, donde se cita el asunto *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafos 169 y 170.

[1428] Resumen de la comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 21.

[1429] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 1.

[1430] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 2, donde se cita la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafos 33 y 39.

ICC suprimida donde se indica [***]

determinación del Grupo Especial de si la infraestructura es "general" en el sentido del artículo 1. El Grupo Especial debe analizar toda la información pertinente -incluidos los criterios sobre la especificidad *de facto* establecidos en el artículo 2, si procede- al determinar si la infraestructura en cuestión es "general".[1431]

5.168 Además, la prueba propuesta por el Canadá de si el gobierno ha limitado la utilización de la infraestructura "exclusivamente a determinados usuarios" parece ser en lo fundamental igual a la prueba de la especificidad *de jure* establecida en el párrafo 1 a) del artículo 2.[1432] Parece, por tanto, que en realidad lo que el Canadá aduce es que los criterios de especificidad *de jure* establecidos en el párrafo 1 a) del artículo 2 -si la autoridad otorgante "limita explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas"- son pertinentes para la identificación de la infraestructura "general" en el marco del artículo 1, pero que los criterios relativos a la especificidad *de facto* establecidos en el párrafo 1 c) del artículo 2 no son pertinentes por lo que respecta a esa misma determinación. A ese respecto, el Japón considera que no hay en el texto nada que justifique una aplicación diferenciada de los criterios sobre especificidad *de jure* y *de facto*.[1433]

5.169 El Japón señala que de conformidad con lo dispuesto en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, el Grupo Especial debe interpretar las palabras "infraestructura general" conforme a su sentido corriente. El sentido corriente del término "general" podría justificar que el Grupo Especial examinara los criterios sobre especificidad *de facto* a efectos de determinar si la infraestructura es o no "general". Por "*general*" ("general") se entiende: "*(1) involving or belonging to the whole of a body, group, class, or type: applicable or relevant to the whole rather than to a limited part … (2) involving or belonging to every member of a class, kind or group: applicable to everyone in the unit referred to, applicable or pertinent to the majority of individuals involved …*" ("1) que implica o pertenece a la totalidad de un cuerpo, grupo, clase o tipo: aplicable o pertinente al todo en lugar de a una parte limitada ... 2) que implica o pertenece a cada miembro de una clase, tipo o grupo: aplicable a todos los incluidos en la unidad a que se hace referencia, aplicable o pertinente a la mayoría de los individuos implicados").[1434] Los criterios relativos a la especificidad *de facto*, incluidos el uso predominante o el uso desproporcionado, podrían, por tanto, ser pertinentes en una determinación de si la infraestructura de que se trata es "aplicable o pertinente a la mayoría de los individuos implicados" o es "aplicable a todos los incluidos en la unidad a que se hace referencia".[1435]

5.170 El Japón aborda otro aspecto de la prueba para determinar si la infraestructura es "general". El Japón señala que las CE incluirían en el sentido de la infraestructura "general" los proyectos que satisfagan un "objetivo de política pública (por ejemplo, trabajadores desempleados podrían participar en un programa gubernamental de formación ...)", y afirman que los Miembros de la OMC se dieron "un gran margen de apreciación para decidir por sí mismos lo que a su juicio constituye 'infraestructura general'".[1436] El Japón observa que no hay en el texto del Acuerdo SMC nada que justifique esa posición, que tampoco es compatible con el sentido corriente del término "general". Una prueba de tal amplitud haría en la práctica imposible distinguir entre la "infraestructura general" y la mera "infraestructura".[1437]

[1431] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 3.

[1432] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 4, donde se cita la comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafos 27 y 39.

[1433] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 4.

[1434] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 5, donde se cita el *Webster's Third New International Dictionary* (*Merriam-Webster*, 1971), página 944.

[1435] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 5.

[1436] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 6, donde se cita CE, Primera comunicación escrita, párrafos 712 y 716.

[1437] Resumen de la declaración oral del Japón, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

F. COREA

1. Introducción

5.171 En su comunicación en calidad de tercero, la República de Corea ("Corea") se centra en:

- el criterio en materia de pruebas requerido para establecer una presunción *prima facie* en una diferencia sobre subvenciones;
- el sentido de las palabras "infraestructura general" que figuran en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- la interpretación del término "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC; y
- la supeditación *de facto* a la exportación de las subvenciones, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[1438]

2. El criterio en materia de pruebas requerido para establecer una presunción *prima facie* en una diferencia sobre subvenciones

5.172 Corea observa que aunque no desea tomar partido por ninguna de las partes en este procedimiento, se permite exponer el criterio en materia de pruebas que a su juicio es el requerido para establecer una presunción *prima facie* en una diferencia sobre subvenciones.[1439]

a) El criterio jurídico para establecer una presunción *prima facie*

i) "Pruebas suficientes para demostrar"

5.173 Corea sostiene que como norma básica, un Miembro que alega que otro Miembro ha infringido una disposición de los Acuerdos de la OMC deberá "afirmar y probar su alegación" presentando "pruebas y argumentos jurídicos suficientes para demostrar" la incompatibilidad de la medida impugnada con las obligaciones que corresponden al Miembro demandado en virtud de los Acuerdos de la OMC. Corea afirma que una aseveración es insuficiente cuando sólo se exponen hechos o sólo se presentan argumentos jurídicos.[1440] Corea observa además que el criterio jurídico establecido por el Órgano de Apelación por lo que respecta a las presunciones *prima facie* es relativamente estricto y claramente excluye las meras alegaciones y las conjeturas sobre los hechos. De manera análoga, las meras alegaciones de que determinadas medidas infringen Acuerdos de la OMC pertinentes, sin más demostración, son también insuficientes.[1441]

ii) Una presunción prima facie *requiere la aplicación de un criterio más estricto que el previsto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD*

5.174 Corea señala que la jurisprudencia establecida demuestra que una presunción *prima facie* requiere la aplicación de un criterio más estricto que el previsto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD

[1438] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 2.
[1439] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 3.
[1440] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 4. *Véase también* la declaración inicial de Corea, párrafo 2.
[1441] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

para el establecimiento de un grupo especial.[1442] En el asunto *Tailandia - Vigas doble T* el Grupo Especial explicó que el párrafo 2 del artículo 6 del ESD no está directamente relacionado con la exhaustividad de las subsiguientes comunicaciones escritas y orales presentadas por las partes en el curso del procedimiento, en las que pueden desarrollarse los argumentos en favor o en contra de las alegaciones que figuran en la solicitud de establecimiento del grupo especial. El artículo tampoco determina si la parte reclamante logrará o no acreditar una presunción *prima facie* de infracción de una obligación establecida en un acuerdo abarcado en el curso efectivo del procedimiento del grupo especial.[1443]

b) Otros factores relacionados con las presunciones *prima facie*

5.175 Una vez establecido el criterio básico por lo que respecta a las presunciones *prima facie*, deben examinarse varias otras cuestiones pertinentes.[1444]

i) La dificultad que reviste recoger información para demostrar una argumentación

5.176 Con arreglo a la jurisprudencia establecida, la carga de la prueba y, por consiguiente, el criterio para establecer una presunción *prima facie*, no son menos estrictos cuando el Miembro reclamante tiene dificultades para obtener información pertinente. El Miembro reclamante deberá, en cualquier caso, demostrar lo que alega.[1445] Por consiguiente, si un Miembro no puede obtener información suficiente para establecer una presunción *prima facie* su alegación debe rechazarse. A juicio de Corea, esta norma tiene especial importancia en el presente procedimiento.[1446]

ii) La obligación del Grupo Especial de investigar establecida en el artículo 13 del ESD no elimina la obligación de la parte de establecer una presunción prima facie

5.177 En *Japón - Productos agrícolas II* el Órgano de Apelación mantuvo que las facultades que el artículo 13 del ESD otorga al Grupo Especial para recabar información no dispensan a la parte reclamante de la obligación de establecer por sí misma una presunción *prima facie*.[1447] Un Miembro no puede depender de que el Grupo Especial constate una infracción de Acuerdos de la OMC, y el Grupo Especial debe abstenerse de resolver la cuestión si la parte no ha establecido una presunción *prima facie*. Corea sostiene que también esa norma tiene importancia significativa en el presente procedimiento.[1448]

iii) Resumen

5.178 El ESD no permite desviarse del criterio en materia de pruebas arriba descrito simplemente porque sea difícil obtener las pruebas pertinentes. Corea aduce que aunque el Grupo Especial es libre de adoptar una decisión basándose en los hechos que tiene ante sí, ello no dispensa al Miembro reclamante de la obligación de establecer antes una presunción *prima facie*.[1449]

[1442] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 6.
[1443] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 7.
[1444] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 8.
[1445] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 9. *Véase también* la declaración inicial de Corea, párrafo 3.
[1446] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 10.
[1447] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 11.
[1448] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 12.
[1449] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 13.

ICC suprimida donde se indica [***]

c) La norma de examen por el Grupo Especial con arreglo al artículo 11 del ESD

5.179 Además de los argumentos concernientes a la presunción *prima facie*, Corea estima que la jurisprudencia establecida (*CE - Hormonas*) obliga al Grupo Especial a examinar y evaluar cuidadosamente todas y cada una de las pruebas que figuran en el expediente para determinar si las medidas impugnadas por los Estados Unidos constituyen contribuciones financieras de las CE y los Gobiernos participantes en Airbus que otorgan beneficios específicamente a Airbus.[1450]

3. El sentido de las palabras "infraestructura general" que figuran en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC

5.180 Corea observa que los Estados Unidos alegan que los Gobiernos participantes en Airbus han proporcionado a Airbus subvenciones en forma de ampliación y mejoramiento de la infraestructura, así como otras instalaciones, en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Corea observa que al hacerlo los Estados Unidos no han analizado si las infraestructuras en cuestión son "generales" en el sentido de dicha disposición.[1451]

5.181 Corea solicita al Grupo Especial que interprete las palabras "infraestructura general" que figuran en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC cuidadosamente y basándose en las normas generales de interpretación de los tratados consagradas en la Convención de Viena de 1969. A juicio de Corea, según esa interpretación[1452], debe considerarse que los bienes y servicios, en la medida en que constituyan infraestructura y o bien afecten a la totalidad o la mayoría de las personas o cosas o bien no sean de carácter especializado o limitado, son "infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y no constituyen una subvención. Una vez satisfechas esas condiciones, el que esa "infraestructura general" sea utilizada, en las circunstancias del caso, por un número limitado de personas o empresas es irrelevante. Siempre que la infraestructura pueda ser accesible al público o proporcione bienes comunes al público, deberá tratarse como "infraestructura general", por lo que no podrá considerarse como una contribución financiera del gobierno.[1453]

4. La interpretación del término "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC

5.182 Corea observa que los Estados Unidos alegan que las CE y los Gobiernos participantes en Airbus conceden subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC a Airbus mediante medidas como la Ayuda para emprender proyectos, las reestructuraciones empresariales, la transferencia de acciones, la condonación de deuda y las aportaciones de capital. Las CE aducen que esas medidas no otorgaron a Airbus beneficios en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[1454] Corea opina que medidas como las que son objeto de la presente diferencia sólo constituyen una subvención si otorgan claramente un beneficio al receptor. Esto requiere un análisis detallado de las circunstancias fácticas pertinentes.[1455]

5.183 En *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación confirmó que una contribución financiera sólo otorga un "beneficio" si se proporciona en condiciones más ventajosas que las que el receptor podría obtener en el mercado. En el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Grupo Especial detalló también que

[1450] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 14.
[1451] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 15.
[1452] Declaración inicial de Corea en la reunión con los terceros (en lo sucesivo "declaración inicial de Corea"), párrafo 5.
[1453] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 16.
[1454] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 17.
[1455] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 18.

ICC suprimida donde se indica [***]

el beneficiario tiene que ser el productor, no un tercero, y que el "mercado" al que ha de hacerse referencia es el mercado comercial.[1456]

5.184 Corea opina que para demostrar que una contribución otorga un beneficio la contribución tiene que haberse 1) proporcionado al receptor 2) en condiciones más ventajosas que 3) las disponibles en el mercado. Cada uno de los tres criterios deberá satisfacerse por separado e individualmente.[1457]

5.185 Por lo que respecta al primer elemento, Corea está de acuerdo en que sólo existe un beneficio, en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo SMC, cuando el beneficiario real es una empresa objeto de una investigación. El segundo elemento, "en condiciones más ventajosas" requiere un examen detallado, entre otras cosas de las circunstancias en que se proporciona una contribución financiera. No se otorga un beneficio cuando el receptor proporciona una remuneración comercial adecuada. Por lo que respecta al tercer elemento, Corea coincide, en términos generales, en que el mercado comercial ofrecerá un punto de referencia adecuado para comparar las condiciones disponibles para determinadas inversiones o transacciones. Sin embargo, es preciso reconocer que en circunstancias especiales el mercado general puede adolecer de una disfunción sistemática, o que no existe un mercado comercial sin distorsiones en un sector concreto, como reconoció el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Determinados productos procedentes de las CE*.[1458]

5.186 Corea opina que una constatación de existencia de un beneficio debe incluir un análisis detallado de las condiciones establecidas en el asunto *Canadá - Aeronaves*. Los Estados Unidos tendrán que acreditar una presunción *prima facie* con respecto a los tres criterios, y no pueden limitarse a afirmar que se ha otorgado un beneficio.[1459]

5. La supeditación *de facto* a la exportación de las subvenciones, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC

5.187 Corea observa que los Estados Unidos aducen que la Ayuda para emprender proyectos que Airbus ha recibido para las aeronaves A380, A340-500/600 y A330-200 constituye una subvención a la exportación prohibida en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Las CE rechazan esa alegación.[1460]

5.188 Corea observa que el Grupo Especial y el Órgano de Apelación ya han abordado varias veces la cuestión de la supeditación *de facto* a la exportación de las subvenciones. En particular, el Órgano de Apelación estableció en *Canadá - Aeronaves* una prueba con tres elementos para demostrar la supeditación *de facto* a las exportaciones. En efecto, 1) la "concesión de una subvención" deberá estar 2) "vinculada a" 3) "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos".[1461]

5.189 Corea opina que para establecer que la Ayuda para emprender proyectos está "vinculada a" los resultados de exportación los Estados Unidos tendrán que demostrar que dicha ayuda no se habría concedido a Airbus si los Gobiernos participantes en Airbus hubieran sabido que la Ayuda para

[1456] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 19. *Véase también* la declaración inicial de Corea, párrafo 6.
[1457] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 20. *Véase también* la declaración inicial de Corea, párrafo 7.
[1458] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 21.
[1459] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 22. *Véase también* la declaración inicial de Corea, párrafo 8.
[1460] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 23.
[1461] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 24. *Véase también* la declaración inicial de Corea, párrafo 9.

ICC suprimida donde se indica [***]

emprender proyectos no podía dar lugar a ventas de exportación. En otras palabras, los Estados Unidos tienen que demostrar que la concesión de una subvención está supeditada a las ventas de exportación, y no simplemente a las ventas.[1462]

5.190 Corea solicita respetuosamente al Grupo Especial que examine cuidadosamente las pruebas que figuran en el expediente y determine si los Estados Unidos han satisfecho debidamente varios requisitos jurídicos al formular sus alegaciones jurídicas de conformidad con la jurisprudencia aplicable.[1463]

VI. REEXAMEN INTERMEDIO

A. INTRODUCCIÓN

6.1 El 4 de septiembre de 2009 dimos traslado a las partes de nuestro informe provisional. El 16 de octubre de 2009, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas presentaron por escrito peticiones de reexamen de aspectos concretos del informe provisional. El 6 de noviembre de 2009, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas presentaron cada uno por escrito observaciones sobre las peticiones de reexamen intermedio formuladas por la otra parte. Ninguna de las partes pidió que se celebrara una reunión adicional con el Grupo Especial.

6.2 Debido a los cambios resultantes de nuestro reexamen, la numeración de los párrafos y notas de pie de página en el informe definitivo es distinta de la del informe provisional. En el texto que figura a continuación se hace referencia a los números de párrafos y notas del informe provisional cuyo reexamen solicitaron las partes. Para facilitar la referencia, cuando hemos introducido cambios se incluye (entre paréntesis) una referencia al número de párrafo o nota correspondiente del informe definitivo. También hemos corregido varios errores tipográficos y otros errores no sustantivos en diversas partes del informe, incluidos los identificados por las partes, a los que no se hace referencia específica *infra*.

6.3 A fin de facilitar la comprensión de las observaciones y los cambios introducidos tras el reexamen intermedio, la siguiente sección está estructurada en el mismo orden que el informe, y en ella se abordan en orden secuencial las peticiones de reexamen presentadas por las partes y sus observaciones.

B. OBSERVACIONES GENERALES

1. Uso de la expresión "CE"

6.4 Las Comunidades Europeas señalan que en el informe provisional se utiliza la expresión "CE" en referencia a las Comunidades Europeas, mientras que por lo que respecta a los Estados Unidos de América se utiliza la expresión "Estados Unidos", que las Comunidades Europeas describen como una "referencia completa". Habida cuenta de ello, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que sustituya la expresión "CE" por la expresión "Comunidades Europeas" en todos los casos en que se menciona a éstas o esa expresión se utiliza como sustantivo, remitiéndose en apoyo de su solicitud a una nota en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial presentadas el 30 de abril de 2007 en la que se afirma que "las Comunidades Europeas se permiten también pedir al Grupo Especial que

[1462] Resumen de la comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 25. *Véase también* la declaración inicial de Corea, párrafo 10.
[1463] Declaración inicial de Corea, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

evite adoptar la irritante costumbre de los Estados Unidos de abreviar sistemáticamente como 'CE' la expresión Comunidades Europeas".[1464]

6.5 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre este aspecto de la petición de las Comunidades Europeas.

6.6 Aunque a lo largo del presente procedimiento hemos hecho referencia a las Comunidades Europeas en diversas formas, utilizando tanto la expresión "Comunidades Europeas" como la expresión abreviada "CE", y aunque el uso de la expresión abreviada "CE" es habitual en los procedimientos de solución de diferencias en la OMC y en otros ámbitos, hemos decidido aceptar la petición de las Comunidades Europeas, y aludiremos a ellas con la designación que prefieren.

6.7 Observamos, en este contexto, que como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa la Unión Europea sucede y sustituye a la Comunidad Europea en cuanto a todos los derechos y obligaciones de esta última en la OMC. No obstante, todos los argumentos y comunicaciones presentados en esta diferencia, incluidas las peticiones de reexamen intermedio y las observaciones al respecto, son de fecha anterior a la entrada en vigor de ese Tratado. Por consiguiente, no hemos hecho referencia a la Unión Europea en nuestro informe definitivo. Reconocemos, no obstante, la importancia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, y hemos incluido la siguiente nota en el informe definitivo, tanto al comienzo del informe como, dada la longitud del documento, de nuevo al comienzo de nuestras constataciones:

> "El 1º de diciembre de 2009 entró en vigor el *Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea* (hecho en Lisboa, 13 de diciembre de 2007). El 29 de noviembre de 2009, la OMC recibió una nota verbal (WT/L/779) del Consejo de la Unión Europea y la Comisión de las Comunidades Europeas en la que se indicaba que, en virtud del Tratado de Lisboa, a partir del 1º de diciembre de 2009 la Unión Europea sustituye y sucede a la Comunidad Europea."

2. Referencias específicas a Pruebas documentales ICC/ICSS

6.8 Las Comunidades Europeas observan que hay numerosas referencias a Pruebas documentales ICC/ICSS en las que el Grupo Especial no indica con exactitud la fuente y/o ubicación específica de la información por él utilizada, y solicitan al Grupo Especial que haga referencias específicas a números de página, párrafos, incisos, etc., al remitirse a información ICC/ICSS.[1465]

6.9 Los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas, y opinan que el Grupo Especial, cuando se ha apoyado en pruebas ICSS, ha identificado debidamente la ubicación de la información pertinente, en especial cuando las citas de documentos ICSS se consideran en conjunción con el texto del informe, de manera que las partes saben en qué el contexto considera el Grupo Especial que el documento ICSS de que se trata es pertinente.[1466]

[1464] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre el informe provisional del Grupo Especial (en lo sucesivo "CE, petición de reexamen intermedio"), página 2, donde se citan CE, respuestas a las preguntas del Grupo Especial tras la primera reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes, nota 2. Las Comunidades Europeas sostienen implícitamente que hicieron más de una solicitud en este sentido, pero se remiten únicamente a esta comunicación.

[1465] CE, petición de reexamen intermedio, página 2.

[1466] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.10 Las Comunidades Europeas sólo citan un caso como ejemplo de referencias específicas "faltantes", y no identifican ninguno en el que la falta de referencias más específicas a páginas o párrafos de Pruebas documentales ICC o ICSS ha afectado a su capacidad para comprender el análisis del Grupo Especial. En cada uno de los casos en que hacemos referencia a Pruebas documentales ICC o ICSS hemos identificado concretamente las Pruebas documentales y las fuentes pertinentes, y en algunos casos, si bien no en todos, indicado números concretos de páginas o párrafos. No hay, sin embargo, normas o prácticas coherentes a este respecto. Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que la información pertinente está adecuadamente identificada cuando se considera en contexto con el análisis que figura en el informe provisional, y estimamos que el grado de precisión pedido por las Comunidades Europeas no es en todos los casos necesario. Esto es especialmente cierto cuando las Comunidades Europeas ni siquiera sugieren que alguna referencia en particular no es, a su juicio, lo bastante clara para que puedan comprender la pertinencia de la información citada por lo que respecta a la decisión del Grupo Especial. En consecuencia, rechazamos la petición de las Comunidades Europeas de proporcionar sistemáticamente referencias más detalladas para todas las citas de Pruebas documentales ICC/ICSS a lo largo del informe. No obstante, hemos añadido esas referencias específicas en la medida de lo posible a la luz de nuestro examen de esas pruebas en el contexto del reexamen intermedio, y especialmente cuando las partes hicieron referencias a información ICSS en sus peticiones de reexamen intermedio o sus observaciones al respecto.

3. Coherencia y exactitud en los nombres

6.11 Las Comunidades Europeas sostienen que el informe provisional no es coherente en sus referencias a "BAE" y "BAE Systems", aducen que esas entidades son empresas distintas que existieron en distintos momentos, y piden al Grupo Especial que "examine su informe y lo enmiende" para que refleje adecuadamente las empresas concretas de que se trata.[1467]

6.12 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta cuestión.

6.13 Como observamos en la nota 1764 del informe provisional (ahora nota 2057), el asociado "original" de British Airbus en 1979 era la sociedad de la corona, British Aerospace Corporation.[1468] La entidad sucesora de British Aerospace Corporation fue la sociedad anónima British Aerospace PLC. Las Comunidades Europeas aluden a esta sociedad como "BAE" en sus comunicaciones.[1469] En 1999, esa empresa se fusionó con Marconi Electronic Systems para convertirse en BAE Systems PLC. Hemos revisado el informe provisional para utilizar la expresión "British Aerospace" en referencia a British Aerospace PLC, el asociado de Airbus en el Reino Unido antes de la fusión de 1999, y la expresión "BAE Systems" en referencia a BAE Systems PLC, el asociado en Airbus del Reino Unido tras la fusión de 1999.

6.14 Las Comunidades Europeas también solicitan al Grupo Especial que utilice la expresión "Broughton, Gales" coherentemente al referirse a "Broughton", y la expresión "Departamento del Reino Unido" en lugar de la expresión "Departamento británico".[1470]

6.15 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esa solicitud.

6.16 Con excepción de un caso de utilización de la expresión "Departamento británico" en el párrafo 7.1906 (ahora párrafo 7.1917) del informe provisional, las Comunidades Europeas no

[1467] CE, petición de reexamen intermedio, página 2.
[1468] Informe provisional, párrafo 7.183, nota 1764.
[1469] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 60.
[1470] CE, petición de reexamen intermedio, página 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

proporcionaron indicaciones específicas sobre las partes del informe provisional en las que habían observado las incoherencias a que hacen referencia a este respecto. Sin embargo, hemos examinado el informe provisional y hemos hecho todo lo posible para asegurarnos de que se hacen referencias coherentes a "Broughton, Gales" y "Departamento del Reino Unido", según proceda.

4. Texto en español o francés

6.17 Las Comunidades Europeas observan que el informe provisional contiene referencias a textos proporcionados en español o francés, y aluden a ese respecto a los párrafos 7.418 y 7.547 del informe provisional. Observan que en otras diferencias en la OMC, y en circunstancias similares, se ha proporcionado una traducción al inglés en el informe mismo, y se remiten al informe del Grupo Especial sobre el asunto *México - Telecomunicaciones*, entre otros lugares el párrafo 7.93, en el que la versión española del texto citado en inglés en el cuerpo del informe figuraba en una nota de pie de página.[1471] Habida cuenta de ello, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que incluya una traducción de cualquier texto español o francés incluido en el informe provisional.[1472]

6.18 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre la petición de las Comunidades Europeas a este respecto.

6.19 En el informe provisional se citan en el idioma original español y francés los textos de las Pruebas documentales que las partes **sólo** presentaron en esos idiomas, que son, recordamos, idiomas de trabajo de la OMC.[1473] En el asunto *México - Telecomunicaciones*, el texto inglés que figuraba en el informe del Grupo Especial procedía de un documento de la OMC, la versión inglesa de la Lista de México, mientras que la nota se remitía a otro documento de la OMC, la versión española auténtica de esa Lista presentada por México, lo que significa que ambas versiones ya existían. En este caso, en el curso de nuestras deliberaciones examinamos las Pruebas documentales presentadas por ambas partes en las versiones originales española y francesa, sin traducción al inglés. Por tanto, las referencias al texto en español y francés reflejan con exactitud nuestras deliberaciones y forman parte de nuestras constataciones. Así pues, hemos decidido no traducir al inglés las secciones del informe provisional en las que se citan textos en español o francés antes de dar traslado del informe definitivo a las partes. Señalamos, no obstante, que esas secciones serán traducidas antes de la distribución del informe definitivo a los Miembros y al público en general, de manera que la versión española del informe definitivo figurará totalmente en español, la versión francesa del informe definitivo figurará totalmente en francés, y la versión inglesa del informe definitivo figurará totalmente en inglés.

C. RESOLUCIÓN PRELIMINAR

1. Párrafo 7.46

6.20 Según los Estados Unidos, la última frase del párrafo 7.46 del informe provisional puede interpretarse de manera que sugiere que el Grupo Especial está aplicando el artículo 28 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (CVDT) como una norma de derecho internacional para adoptar una decisión sobre los derechos y obligaciones de los Miembros en virtud de los acuerdos abarcados. Los Estados Unidos aducen que los grupos especiales y el Órgano de Apelación no pueden aplicar más normas del derecho internacional que las disposiciones del Acuerdo

[1471] Informe del Grupo Especial, *México - Medidas que afectan a los servicios de telecomunicaciones* ("*México - Telecomunicaciones*"), WT/DS204/R, adoptado el 1º de junio de 2004, párrafo 7.93.

[1472] CE, petición de reexamen intermedio, página 2.

[1473] Recordamos que el Grupo Especial sí pidió a las partes traducciones de las Pruebas documentales que figuraban en idiomas que no son los de trabajo de la OMC, principalmente el alemán, al inglés, cuando lo estimó necesario.

ICC suprimida donde se indica [***]

sobre la OMC. Sostienen que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 3 del ESD, los grupos especiales no aclaran normas del derecho internacional que no figuran en los acuerdos abarcados, si bien esas normas pueden ser pertinentes para aclarar las disposiciones de los acuerdos abarcados de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público, concretamente como se reflejan en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT.[1474] Los Estados Unidos sugieren al Grupo Especial que sustituya la última frase del párrafo 7.46 del informe provisional por un texto que proponen y que a su juicio representa una formulación más adecuada de la relación entre el artículo 5 del Acuerdo SMC y el artículo 28 de la CVDT.[1475]

6.21 Las Comunidades Europeas se oponen a la solicitud de los Estados Unidos de que se modifique la última frase del párrafo 7.46 del informe provisional.[1476] Consideran, en primer lugar, que la preocupación de los Estados Unidos se aborda plenamente en la nota 1536, al final del párrafo 7.46 del informe provisional, en la que se indica que el Órgano de Apelación ha afirmado en anteriores diferencias que el principio codificado en el artículo 28 de la CVDT es pertinente para la interpretación de los acuerdos abarcados. En segundo lugar, las Comunidades Europeas aducen que el Órgano de Apelación ha considerado que el artículo 28 de la CVDT es un "principio general del derecho internacional", como consecuencia de lo cual los Estados Unidos incurren en error al aducir que dicho artículo sólo puede tenerse en cuenta en el contexto del párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT.[1477]

6.22 El Órgano de Apelación ha reconocido en muchas diferencias que el principio de irretroactividad consagrado en el artículo 28 de la CVDT es un "principio general de derecho internacional" pertinente para la interpretación de las obligaciones establecidas en los acuerdos de la OMC. La observación de los Estados Unidos parece haber dado lugar a un desacuerdo entre las partes acerca del fundamento sobre el cual el Grupo Especial puede aplicar el artículo 28 de la CVDT. Los Estados Unidos sostienen que sólo se puede dar eficacia al artículo 28 como norma de interpretación por intermedio del párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT, mientras que al parecer las Comunidades Europeas consideran que este criterio es demasiado restringido, y sugieren que puede darse efecto al artículo 28 de la CVDT como principio general de derecho internacional, con independencia del párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT. A nuestro juicio es innecesario entrar en ese debate, ya que ninguna de las partes discute que la interpretación del artículo 5 del Acuerdo SMC debe ser compatible con el principio de irretroactividad consagrado en el artículo 28 de la CVDT. Por consiguiente, hemos revisado el párrafo 7.46 y la nota 1536 (sin cambios en el número del párrafo, ahora nota 1829) para aclarar que interpretamos el artículo 5 del Acuerdo SMC en consonancia con el principio de irretroactividad consagrado en el artículo 28 de la CVDT, de conformidad con el criterio adoptado por el Órgano de Apelación en anteriores diferencias.

2. Párrafo 7.92 y nota 1613

6.23 Los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que elimine en su totalidad la nota 1613 del informe provisional.[1478] Según los Estados Unidos, la nota 1613 puede interpretarse en el sentido de

---

[1474] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 3.

[1475] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 3. Los Estados Unidos también sugieren que el Grupo Especial tal vez tenga que editar en consecuencia los restantes párrafos de esa sección, pero no especifican dónde, ni qué cambios son a su juicio necesarios o adecuados.

[1476] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 2.

[1477] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 2. Las Comunidades Europeas citan el informe del Órgano de Apelación al que se hace referencia en el informe del Grupo Especial, *Brasil - Medidas que afectan al coco desecado* ("*Brasil - Coco desecado*"), WT/DS22/R, adoptado el 20 de marzo de 1997, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS22/AB/R, página 18.

[1478] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

que se está aplicando el artículo 30 de la CVDT, cuando ésta no es una disposición de los acuerdos abarcados, y en consecuencia no puede aplicarse para adoptar decisiones sobre los derechos y obligaciones de los Miembros en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC. Los Estados Unidos consideran que el artículo 30 de la CVDT sólo podría ser pertinente si se invocara a fin de aplicar una norma usual de interpretación reflejada en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT. Estiman que la nota 1613 del informe provisional no pretende interpretar nada que exista en el Acuerdo sobre la OMC, y que en consecuencia el examen del artículo 30 en la nota 1613 del informe provisional no es pertinente por lo que respecta a la aplicación por el Grupo Especial de las normas usuales de interpretación del derecho internacional público al texto del Acuerdo sobre la OMC.

6.24 Las Comunidades Europeas consideran que la solicitud de los Estados Unidos de que se suprima la nota 1613 del informe provisional no está justificada y debe rechazarse.[1479] Sostienen que la nota figura en el contexto de la interpretación por el Grupo Especial del artículo 23 del ESD, en el párrafo 7.92 del informe provisional, y que en consecuencia los Estados Unidos incurren en error cuando afirman que la nota no interpreta nada que exista en el texto del Acuerdo sobre la OMC.[1480] Las Comunidades Europeas afirman además que las normas de conflicto, como las consagradas en el artículo 30 de la CVDT, siempre son aplicables en el contexto de un litigio internacional. Por último, las Comunidades Europeas observan que si se suprime la nota 1613 del informe provisional el texto del párrafo 7.92 de dicho informe quedaría privado del razonamiento que respalda las conclusiones del Grupo Especial en dicho párrafo.

6.25 Nuestra opinión, expresada al final del párrafo 7.92 del informe provisional, es que a falta de una reserva concerniente a la interpretación o aplicación del artículo 23 del ESD no puede considerarse que un Miembro ha "renunciado" a los derechos que le corresponden, en virtud del artículo 23 del ESD, de iniciar una diferencia en la OMC por medio de un acuerdo que concertó *antes* de la entrada en vigor del ESD. Esta opinión es coherente con el principio consagrado en el artículo 30 de la CVDT, y no representa una aplicación de dicho artículo por el Grupo Especial. Hemos revisado la nota 1613 (ahora nota 1906) para aclarar nuestra posición a este respecto.

D. IDENTIDAD DEL SUPUESTO RECEPTOR DE LA SUBVENCIÓN Y TRANSFERENCIA, EXTINCIÓN Y EXTRACCIÓN DE LAS SUBVENCIONES

1. Párrafo 7.248

6.26 Los Estados Unidos solicitan que la primera frase del párrafo 7.248 del informe provisional se modifique para eliminar cualquier sugerencia de que los informes del Órgano de Apelación son vinculantes salvo en lo relativo a la resolución de la diferencia concreta entre las partes en ella.[1481] Observan asimismo que, conforme a lo dispuesto en el artículo 17 del ESD, sería más exacto aludir a "informes" del Órgano de Apelación que a "decisiones". Los Estados Unidos identifican varias referencias a "decisiones" del Órgano de Apelación a lo largo del informe provisional, que solicitan se cambien por "informes".[1482]

[1479] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 2.

[1480] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 2.

[1481] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 5.

[1482] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 6; donde se hace referencia a los párrafos 7.73, 7.75, 7.82, 7.86, 7.203, 7.212, 7.225, 7.226, 7.233, 7.236, 7.239, 7.241, 7.250, 7.255, 7.1295, 7.1637, 7.1664, 7.1678, 7.1695, 7.1740, 7.1835 y 7.2066 del informe provisional (ahora párrafos 7.73, 7.75, 7.82, 7.86, 7.203, 7.212, 7.225 y 7.226, 7.233, 7.236, 7.239, 7.241, 7.250, 7.255, 7.1305, 7.1648, 7.1675, 7.1699, 7.1706, 7.1751, 7.1846 y 7.2077).

ICC suprimida donde se indica [***]

6.27 Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la solicitud de los Estados Unidos de que se modifique la primera frase del párrafo 7.248 del informe provisional.[1483] Según las Comunidades Europeas, la solicitud de los Estados Unidos omite informes posteriores a *Japón - Bebidas alcohólicas II*, en los que el Órgano de Apelación aclaró su razonamiento sobre la pertinencia, en posteriores procedimientos, de los informes del Órgano de Apelación adoptados. Las Comunidades Europeas consideran que el texto actual del párrafo 7.248 del informe provisional refleja debidamente la posición del Órgano de Apelación sobre esta cuestión.[1484]

6.28 La cuestión de la pertinencia de los informes del Órgano de Apelación es muy controvertida entre los Miembros, y para resolver la diferencia sometida a nuestra consideración no es preciso que la abordemos. Los cambios solicitados por los Estados Unidos no afectan a nuestro razonamiento sobre las cuestiones sustantivas sometidas a nuestra consideración ni lo menoscaban. Por consiguiente, hemos enmendado el párrafo 7.248 (sin cambio de numeración) e introducido los cambios correspondientes, tanto donde han sido identificados por los Estados Unidos, como donde las hemos identificado nosotros, a lo largo del informe definitivo, para aludir al "informe" del Órgano de Apelación en lugar de la "decisión".

2. Párrafo 7.275 y nota 1925

6.29 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que revise la nota 1925 del informe provisional para reconocer los efectos de la oferta pública de acciones de EADS en la participación en la propiedad de los anteriores asociados en Airbus Industrie.[1485] Según las Comunidades Europeas, la declaración del Grupo Especial, en la nota 1925 del informe provisional, de que DASA y SEPI efectivamente poseían la misma participación proporcional en Airbus Industrie, únicamente por intermedio de EADS y la asociación contractual, no tiene en cuenta el efecto de la oferta pública de acciones de EADS. Las Comunidades Europeas proponen una modificación de la nota 1925 del informe provisional que a su juicio describe más exactamente la estructura de la propiedad de Airbus tras la reorganización de Airbus Industrie en 2001.

6.30 Los Estados Unidos discuten la afirmación de las Comunidades Europeas de que la nota 1925 del informe provisional no tiene en cuenta el efecto de la oferta pública de acciones de EADS, y hacen referencia a varios párrafos del informe provisional que indican que el Grupo Especial era consciente de las relaciones contractuales entre las diversas entidades Airbus y la oferta pública de acciones de EADS.[1486] Los Estados Unidos sostienen que los detalles de la estructura de propiedad de Airbus existente tras la reorganización de Airbus Industrie (es decir, la información que las Comunidades Europeas tratan de incluir en la nota 1925 del informe provisional) no eran cruciales para el análisis del Grupo Especial, porque la nueva estructura mantenía los intereses globales de DaimlerChrysler y el Gobierno español en Airbus Industrie en su conjunto. Según los Estados Unidos, el Grupo Especial no atribuye a la nueva estructura de propiedad de Airbus tras la transacción EADS la misma importancia que las Comunidades Europeas.[1487]

6.31 A nuestro entender, la modificación propuesta por las Comunidades Europeas es innecesariamente complicada e induce a confusión. En el párrafo 7.275 del informe provisional se explica por qué rechazamos el argumento de las Comunidades Europeas (descrito en el párrafo 7.274 del informe provisional) de que era improbable que DaimlerChrysler y el Gobierno español, en cuanto "accionistas minoritarios" de EADS, reinyectaran en EADS el efectivo que supuestamente habían

[1483] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 2.
[1484] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 2.
[1485] CE, petición de reexamen intermedio, página 3.
[1486] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 8-10.
[1487] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo10.

ICC suprimida donde se indica [***]

"extraído" antes de las transacciones que desembocaron en la creación de EADS. Lo que se pretende indicar en el párrafo 7.275 del informe provisional es simplemente que resulta inexacto describir a DaimlerChrysler y el Gobierno español como "accionistas minoritarios" en la recientemente creada EADS, cuando las transacciones EADS se estructuraron de manera que preservaran el *statu quo* entre los anteriores asociados en Airbus, y tanto DaimlerChrysler como el Gobierno español eran parte de la asociación contractual que controlaba EADS y Airbus. No obstante, es posible que la nota 1925 del informe provisional pudiera entenderse en el sentido de que sugiere de que DaimlerChrysler y el Gobierno español poseían la misma participación global en Airbus, por intermedio de EADS, que en la asociación Airbus Industrie. Esto, naturalmente, no era así, habida cuenta de la oferta pública de aproximadamente un 30 por ciento de las acciones de EADS. No obstante, como observan los Estados Unidos, el hecho de que DaimlerChrysler y el Gobierno francés pueda cada uno de ellos haber poseído indirectamente sólo un 24 por ciento de las acciones de Airbus SAS después de las transacciones EADS carece de importancia, porque por medio de la asociación contractual EADS DaimlerChrysler, el Gobierno francés y el Gobierno español ejercitaban en su conjunto derechos de voto con respecto al 65,48 por ciento de las acciones de EADS (y en consecuencia Airbus SAS). A efectos prácticos, el control que los anteriores asociados en Airbus ejercían sobre Airbus SAS por intermedio de EADS era de la misma naturaleza que el que habían ejercido anteriormente por intermedio de Airbus Industrie. Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, hemos revisado la nota 1925 (ahora nota 2218) para exponer los hechos con más precisión.

3. Apéndice de la sección VII.E.1: historia empresarial de Airbus, párrafo 2

6.32 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que cambie la afirmación de que un GIE no tiene por objetivo *obtener* beneficios por la afirmación de que un GIE no tiene por objetivo *retener* beneficios.[1488] Según las Comunidades Europeas, esa modificación refleja con más exactitud el hecho de que un GIE distribuye beneficios a sus miembros, y en ese sentido puede tener por objetivo obtener beneficios, aunque es para distribuirlos y no para retenerlos.

6.33 Los Estados Unidos no han hecho ninguna observación por lo que respecta a esta solicitud.

6.34 Hemos hecho el cambio solicitado.

4. Apéndice de la sección VII.E.1: historia empresarial de Airbus, párrafo 3

6.35 Las Comunidades Europeas opinan que determinadas transacciones y cambios no se reflejan en el gráfico que sigue al párrafo 3 del apéndice en el informe provisional, concretamente:

a) la adquisición de Deutsche Airbus por Daimler en 1989;

b) la fusión en 1999 de British Aerospace con Marconi Electric Systems para constituir BAE Systems; y

c) la fusión de 1999 entre Aérospatiale y Matra Hautes Technologies para crear Aérospatiale Matra.[1489]

[1488] CE, petición de reexamen intermedio, página 3.
[1489] CE, petición de reexamen intermedio, página 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.36 Los Estados Unidos observan que en realidad el Grupo Especial ha reconocido en el informe provisional cada una de las tres transacciones empresariales arriba citadas.[1490] Según los Estados Unidos, el gráfico que sigue al párrafo 3 del apéndice en el informe provisional refleja la determinación del Grupo Especial, inherente en sus constataciones, de que esas transacciones empresariales concretas, que no modificaron la participación en la propiedad de los asociados en Airbus, no eran pertinentes para su análisis.[1491] Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas, basándose en que dicha solicitud equivale a un desacuerdo de las Comunidades Europeas con la conclusión del Grupo Especial relativa a la pertinencia de la información presentada por las Comunidades Europeas.

6.37 Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que en el informe provisional, concretamente en las notas 1762, 1761 y 1764 del informe (ahora notas 2054, 2055 y 2057), y de nuevo en las notas 2232, 2233 y 2235 del apéndice, se hace referencia a cada una de las transacciones empresariales concretas, si bien no se hace referencia expresa a ellas en el diagrama que sigue al párrafo 3. Pese a ello, a efectos de claridad, hemos añadido una referencia a cada una de las transacciones como parte del diagrama que sigue al párrafo 3 (sin cambios en la numeración) del apéndice.

5. Apéndice de la sección VII.E.1: historia empresarial de Airbus, párrafo 6

6.38 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que cite la fuente a la que corresponde la porción inferior del gráfico, bajo la casilla para EADS.[1492]

6.39 Los Estados Unidos sostienen que si el Grupo Especial estimara necesario hacer una cita específica de la fuente de información en la parte inferior del gráfico, el párrafo 7.183 del informe provisional y las fuentes allí citadas servirían a ese fin.[1493]

6.40 Hemos hecho el cambio solicitado por las Comunidades Europeas. Sin embargo, no nos hemos apoyado en el párrafo 7.183 del informe provisional, como sugieren los Estados Unidos, sino que hemos examinado las comunicaciones y Pruebas documentales pertinentes para las referencias adicionales.

E. LA SUPUESTA MEDIDA DE AEP/FEM PARA EL A350

1. Párrafo 7.300

6.41 Las Comunidades Europeas consideran que el párrafo 7.300 del informe provisional no refleja adecuadamente los argumentos que formularon con respecto a la alegación de los Estados Unidos concerniente al supuesto compromiso de AEP/FEM para el A350. En particular, las Comunidades Europeas recuerdan que en sus comunicaciones se hacía referencia al supuesto "compromiso" de AEP/FEM para el A350 entre comillas. Las Comunidades Europeas afirman además que los párrafos de sus comunicaciones citados en el informe provisional sólo hacían referencia a "financiación para el A350", no a AEP/FEM para el A350. Por último, las Comunidades Europeas observan que en los mismos párrafos citados en el informe provisional también se indica que "no se

[1490] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 11, donde se hace referencia a las siguientes notas del informe provisional: nota 1762 (Daimler-Benz y Deutsche Airbus), nota 1761 (Aérospatiale y Matra Hautes Technologies) y nota 1764 (British Aerospace y Marconi Electronic Systems).

[1491] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 11, donde se hace referencia a los párrafos 7.199 y 7.275 del informe provisional.

[1492] CE, petición de reexamen intermedio, página 4.

[1493] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

ha desembolsado un solo euro de FEM, ni se ha previsto su futuro desembolso, para apoyar el desarrollo del A350". Las Comunidades Europeas piden que estos detalles se reflejen en la exposición de sus argumentos que figura en el párrafo 7.300 del informe provisional.[1494]

6.42 Los Estados Unidos consideran que el párrafo 7.300 del informe provisional refleja correctamente los argumentos presentados por las Comunidades Europeas con respecto a su alegación concerniente a la supuesta medida de AEP/FEM para el A350. Citan varios pasajes de las comunicaciones de las Comunidades Europeas que, en su opinión, justifican la caracterización de los argumentos de las Comunidades Europeas que figura en el párrafo 7.300 del informe provisional. Por lo tanto, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que desestime la solicitud de modificaciones del párrafo 7.300 del informe provisional presentada por las Comunidades Europeas.[1495]

6.43 Las Comunidades Europeas no siempre fueron coherentes al referirse al "compromiso" en cuestión y al describir el tipo de financiación que se estaba negociando entre Airbus y los Estados miembros de las CE pertinentes por lo que respecta al A350. Por ejemplo, en el párrafo 132 de su Segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas utilizan la palabra "compromiso" tanto entre comillas como sin ellas. Además, aunque las Comunidades Europeas aluden en ese párrafo a las negociaciones entre Airbus y los Estados miembros de las CE pertinentes sobre las "condiciones para la financiación del A350", también aluden a negociaciones sobre las "condiciones de esos acuerdos", citando un debate, en su Primera comunicación escrita, acerca de los términos y condiciones de la AEP/FEM. De manera análoga, en el mismo párrafo, las Comunidades Europeas mencionan "el precio al que se proporcionaría FEM para el A350".

6.44 A nuestro juicio, cabe razonablemente entender que en ese párrafo las Comunidades Europeas describieron el tipo de financiación que se estaba negociando entre Airbus y los Gobiernos alemán, español, francés y del Reino Unido como "FEM", no diferente de otros "acuerdos" de AEP/FEM que describieron en su Primera comunicación escrita. Por consiguiente, rechazamos la petición de las Comunidades Europeas de que enmendemos el párrafo 7.300 del informe provisional poniendo la palabra "compromiso" entre comillas, y eliminando la referencia a la "AEP/FEM" en la caracterización de su argumento.

6.45 Por otro lado, estimamos adecuado introducir el cambio adicional solicitado por las Comunidades Europeas para garantizar la exhaustividad en la presentación de sus argumentos, y con ese fin hemos revisado el párrafo 7.300 (la numeración no cambia).

2. Párrafo 7.307

6.46 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que suprima el texto del párrafo 7.307 del informe provisional en el que se indica que adujeron que al 20 de julio de 2005 se estaba negociando con Airbus financiación *en forma de AEP/FEM* para el A350.[1496]

6.47 Los Estados Unidos observan que el párrafo 7.307 del informe provisional contiene una expresión de las opiniones del Grupo Especial, no un resumen del argumento de las Comunidades Europeas. Por tanto, según los Estados Unidos, no hay motivos para introducir el cambio solicitado por las Comunidades Europeas.[1497]

[1494] CE, petición de reexamen intermedio, página 4.
[1495] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 13-16.
[1496] CE, petición de reexamen intermedio, página 4.
[1497] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.48 En el párrafo 7.307 del informe provisional se exponen nuestras constataciones de hecho sobre la existencia del supuesto compromiso de otorgamiento de AEP/FEM para el A350. Tal como se redactó originalmente, cabría entender que implica que las Comunidades Europeas comparten la opinión del Grupo Especial de que los hechos que tiene ante sí demuestran que "los Estados miembros de las CE habían en principio acordado proporcionar a Airbus asistencia para el A350 en forma de AEP/FEM en términos y condiciones *a negociar*". A la luz del argumento de las Comunidades Europeas sobre lo que realmente adujeron a ese respecto, estimamos adecuado evitar que de ello pueda deducirse que las Comunidades Europeas están de acuerdo con la conclusión del Grupo Especial a este respecto, y hemos revisado el párrafo 7.307 (la numeración no cambia) a esos efectos.

F. LA CUESTIÓN DE SI CADA UNA DE LAS CONCESIONES INDIVIDUALES DE AEP/FEM PARA LOS MODELOS DE LCA A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600 Y A380 CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO SMC

1. Párrafo 7.374 y nota 2155

6.49 Las Comunidades Europeas solicitan que la segunda frase del párrafo 7.374 y la nota 2155 del informe provisional se modifiquen para reflejar más exactamente lo que afirman es el hecho de que para dos de los contratos de AEP/FEM impugnados los ingresos generados de las ventas de aeronaves no eran el único medio a través del cual se requería el reembolso de los respectivos préstamos.[1498]

6.50 Los Estados Unidos aducen que las dos disposiciones contractuales citadas en la nota 2155 del informe provisional, tal como las entendió el Grupo Especial, describen mecanismos "de menor importancia" que suplementaban, en lugar de suplantar, el sistema básico de reembolso basado en gravámenes. Así pues, según los Estados Unidos, aunque se aceptara que esos mecanismos pudieron existir para dos de los contratos de AEP/FEM, el principal mecanismo de reembolso siempre ha sido el de los gravámenes por aeronave.[1499] Los Estados Unidos también aducen que el hecho de que el párrafo 5 del artículo 6 del contrato alemán para el A380 prevé **[*******]** no deja de ser ambiguo.[1500] Por consiguiente, sostienen que las peticiones de las Comunidades Europeas deben rechazarse.

6.51 Los Estados Unidos piden además que se supriman las palabras "en casi todos los casos" en la tercera frase del párrafo 7.374 del informe provisional, a fin de reflejar con más exactitud lo que alegan es el hecho de que el principal mecanismo de reembolso en virtud de los contratos de AEP/FEM impugnados siempre ha sido el de los gravámenes por aeronave.[1501]

6.52 Las Comunidades Europeas aducen que las dos excepciones a que se hace referencia en la nota 2155 del informe provisional no son "de menor importancia", como describen los Estados Unidos, sino que forman parte integrante de los calendarios de reembolso especificados en los respectivos contratos de AEP/FEM. Así pues, según las Comunidades Europeas, introducir los cambios en el párrafo 7.374 del informe provisional solicitados por los Estados Unidos tendría por

[1498] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 4 y 5.

[1499] Observaciones de los Estados Unidos de América sobre la petición de reexamen de aspectos concretos del informe provisional presentada por las Comunidades Europeas (en lo sucesivo "Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio"), párrafos 18 y 19, donde se hace referencia a la petición de reexamen de aspectos concretos del informe provisional presentada por los Estados Unidos de América (en lo sucesivo "Estados Unidos, petición de reexamen intermedio"), párrafo 7.

[1500] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 20-22.

[1501] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 7; Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 18-23.

ICC suprimida donde se indica [***]

resultado una descripción incompleta de las prescripciones de reembolso de cada uno de los contratos pertinentes.[1502]

6.53 A fin de exponer las características pertinentes de los contratos de AEP/FEM en cuestión más concretamente, hemos modificado el párrafo 7.374 y la nota 2155 (numeración del párrafo sin cambios, ahora nota 2449).

2. Párrafo 7.375

6.54 Los Estados Unidos solicitan que se supriman las palabras "en términos generales" en la penúltima frase del párrafo 7.375 del informe provisional. Afirman que esas palabras son superfluas y no reflejan con exactitud lo que los Estados Unidos demostraron en sus comunicaciones. En particular, los Estados Unidos sostienen que han demostrado que las obligaciones de reembolso de Airbus en virtud de cada uno de los contratos de AEP/FEM están supeditadas al éxito del proyecto de LCA en particular, no sólo "en términos generales".[1503]

6.55 Las Comunidades Europeas aducen que el cambio solicitado por los Estados Unidos haría "simplemente incorrecta" la frase pertinente del párrafo 7.375, porque, afirman, los hechos expuestos en ese párrafo demuestran que las obligaciones de reembolso de Airbus no están "totalmente" supeditadas al éxito del proyecto de LCA en particular.[1504]

6.56 Hemos revisado la penúltima frase del párrafo 7.375 (no hay cambio de numeración) para reflejar más claramente nuestras opiniones.

3. Cuadro 1 (después del párrafo 7.380) y nota 2172

6.57 Las Comunidades Europeas piden que se identifique la fuente de cada una de las cifras que figuran en el cuadro 1 que sigue al párrafo 7.380 del informe provisional, y solicitan al Grupo Especial que cambie su constatación fáctica relativa a la cuantía de la "contribución financiera" asociada al contrato español de AEP/FEM para el A380 impugnado, que se explica en la nota 2172 original del informe provisional. Las Comunidades Europeas alegan que el Grupo Especial tiene ante sí pruebas, entre ellas ICSS, que confirman que la cuantía adecuada de la contribución financiera fue **[***]** millones de euros, o al menos que esa era la cuantía "máxima" de financiación asociada al contrato español para el A380.[1505]

6.58 Los Estados Unidos aducen que la petición de las Comunidades Europeas debe rechazarse porque éstas no presentaron durante la etapa adecuada del procedimiento de este Grupo Especial, y ni siquiera en respuesta a una pregunta concreta del Grupo Especial, ninguna prueba que respaldara su afirmación fáctica. En cualquier caso, los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no han demostrado que las demás pruebas, incluida ICSS, a las que las Comunidades Europeas se remiten ahora en apoyo de su petición, representan más exactamente la cuantía de AEP/FEM española para el A380.[1506]

6.59 Por lo que respecta, en primer lugar, a la petición de las Comunidades Europeas de que se identifique la fuente de las cifras que figuran en el cuadro 1, hemos introducido la modificación

[1502] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la petición de reexamen de aspectos concretos del informe provisional del Grupo Especial presentada por los Estados Unidos (en lo sucesivo "CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio"), página 3.
[1503] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 8.
[1504] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 3.
[1505] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 5 y 6.
[1506] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 24-26.

ICC suprimida donde se indica [***]

solicitada para identificar más claramente la fuente de cada uno de los valores pertinentes. Nuestro examen de esas fuentes nos ha llevado también a corregir tres de las cifras que figuran en el cuadro 1.

6.60 Por lo que respecta a la petición de las Comunidades Europeas concerniente a la nota 2172 del informe provisional, observamos que el Grupo Especial en su pregunta 259, pidió expresamente a las Comunidades Europeas, que explicaran las diferencias entre las cuantías de "contribución financiera" a que se hacía referencia en el contrato español para el A380 y en la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas. La explicación facilitada por las Comunidades Europeas en respuesta a esa pregunta fue menos detallada e hizo referencia a menos elementos de prueba que la explicación ahora dada en su petición de reexamen intermedio. Aun suponiendo que estuviéramos dispuestos a examinar las pruebas recientemente citadas, lo cierto, a nuestro juicio, es que éstas no respaldan mejor sus argumentos. Observamos, en particular, que las Comunidades Europeas atribuyen mucha importancia a la cuantía de costos no recurrentes identificada en el estudio de viabilidad comercial del Airbus A380, y aducen que, a la luz de otra información que figura en el contrato español de AEP/FEM para el A380, es posible concluir que la "contribución financiera" asociada al contrato español para el A380 fue incluso menor que la cifra de **[***]** millones de euros que en su Primera comunicación escrita habían inicialmente afirmado constituía la cuantía correcta. Aunque hemos podido verificar todas las cifras a las que las Comunidades Europeas han hecho referencia en su petición de reexamen intermedio, observamos que la cifra relativa a los costos no recurrentes en que las Comunidades Europeas se apoyan es *de fecha anterior*, en aproximadamente un año, al contrato español del AEP/FEM para el A380.[1507] A falta de una explicación fundamentada sobre por qué debe recurrirse a información sobre costos que figura en el estudio de viabilidad comercial del Airbus A380, que es de fecha anterior, en más de 12 meses, al contrato español para el A380, rechazaríamos en cualquier caso el argumento de las Comunidades Europeas a este respecto.

6.61 Por consiguiente, desestimamos la petición de las Comunidades Europeas. No obstante, hemos revisado el cuadro 1 que sigue al párrafo 7.380 y las notas 2171 y 2172 (numeración del párrafo sin cambio, ahora notas 2465 y 2484) para identificar claramente que los **[***]** millones de euros que hemos considerado fueron proporcionados para la AEP/FEM española para el A380 representa una cantidad "máxima".

4. Párrafo 7.407

6.62 Los Estados Unidos piden que se añada a la primera frase del párrafo 7.407 del informe provisional una nota de pie de página que explique que rechazan la opinión de las Comunidades Europeas de que la rentabilidad de los contratos de AEP/FEM tiene que determinarse teniendo en cuenta la "tasa de rentabilidad interna" ("TRI"). Los Estados Unidos también nos piden que reflejemos sus argumentos relativos a la falta de justificación de los cálculos de la TRI efectuados por las Comunidades Europeas.[1508]

6.63 Las Comunidades Europeas consideran que las referencias adicionales solicitadas por los Estados Unidos serían reiterativas e inducirían a confusión, y observan que los argumentos de los Estados Unidos concernientes a la pertinencia de los pagos de reembolsos en función de las ventas para el cálculo de la TRI ya se reflejan en otras partes del informe provisional. Sostienen, además, que han justificado los cálculos de la TRI que han presentado en esta diferencia.[1509]

[1507] El estudio de viabilidad comercial del A380 -CE - Prueba documental 362 (ICSS)- es de fecha 8 de diciembre de 2000. El contrato español de AEP/FEM para el A380 -Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC)- es de fecha 27 de diciembre de 2001.

[1508] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafos 9 y 10.

[1509] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 3 y 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.64 A fin de reflejar plenamente los argumentos de los Estados Unidos, hemos modificado el párrafo 7.407 e introducido un cambio consiguiente en la nota 2205 (numeración de los párrafos sin cambios, ahora nota 2518).

5. Párrafo 7.409

6.65 Los Estados Unidos sostienen que no adujeron, como según afirman, se indica en el párrafo 7.409 del informe provisional, que las posibles obligaciones de pago de reembolsos en función de las ventas son "pertinentes" o "sólo deben representar un papel marginal" al determinar la rentabilidad prevista por los gobiernos de los Estados miembros de las CE que proporcionaron AEP/FEM. Piden que la última frase del párrafo 7.409 del informe provisional se sustituya por un texto que proponen y que a su juicio describe más correctamente su argumento.[1510]

6.66 Las Comunidades Europeas se oponen a la solicitud de los Estados Unidos. Sostienen que es inexacto que los Estados Unidos aduzcan ahora que "no aceptaron" que los pagos de reembolsos en función de las ventas "sólo ... representa{n} un papel marginal", dado que eso es precisamente lo que el experto de los Estados Unidos Ellis afirmó ante el Grupo Especial, y precisamente el elemento de la declaración de Ellis que los Estados Unidos optaron por reproducir textualmente en su Segunda comunicación escrita.[1511]

6.67 Observamos, en primer lugar, que en el párrafo 7.409 del informe provisional no se dice que los Estados Unidos consideran que las obligaciones de pago de reembolsos en función de las ventas son pertinentes para la determinación de la TRI adecuada de los contratos de AEP/FEM. Antes bien, en él se afirma que los Estados Unidos no aducen que "las *expectativas* de pagos de reembolsos en función de las ventas son *irrelevantes*". En segundo lugar, aunque los Estados Unidos ahora sostienen que no adujeron que representan un "papel marginal", esto no es lo que a nuestro juicio puede entenderse razonablemente de sus comunicaciones. Por ejemplo, al referirse a los pagos de reembolsos en función de las ventas requeridos en virtud del contrato del Reino Unido para el A380, los Estados Unidos concluyeron que eran "en lo fundamental no significativos", y ello no porque el pago de reembolsos en función de las ventas trascendía las expectativas del Gobierno del Reino Unido, sino porque conforme a las expectativas del Gobierno, reflejadas en el calendario de entrega, sólo habría unas pocas ventas que realmente podrían generar esos pagos.[1512] De manera análoga, los Estados Unidos afirmaron que "incluso por lo que respecta a los otros contratos de ayuda para emprender proyectos en cuestión, los reembolsos en función de las ventas sólo son pagaderos cuando haya tenido lugar un determinado número de entregas que, según las propias predicciones de Airbus y los gobiernos, en el mejor de los casos sólo se alcanzaría al final mismo del período de 17 años descrito en el informe de ITR de las Comunidades Europeas como vida útil de un avión".[1513] Así pues, los Estados Unidos no negaron la pertinencia de los pagos de reembolsos en función de las ventas para la rentabilidad de la AEP/FEM prevista por los gobiernos. Antes bien, minimizaron la importancia de esos pagos por lo que respecta a la rentabilidad global prevista. Por tanto, no creemos que el párrafo 7.409 del informe provisional describa erróneamente el argumento de los Estados Unidos.

6.68 Reconocemos, no obstante, que los Estados Unidos, además de hacer esas afirmaciones, también han observado que era probable que un inversor en el mercado no tendría en cuenta esos pagos de reembolsos en función de las ventas y en lugar de ello trataría de recuperar su inversión y

[1510] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafos 11-13.
[1511] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 4 y 5.
[1512] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial.
[1513] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

obtener una rentabilidad comercial en un período de tiempo mucho más corto.[1514] En consecuencia, aunque declinamos introducir los cambios solicitados por los Estados Unidos, hemos modificado el párrafo 7.409 (no hay cambios en la numeración) de manera que incluya la última perspectiva *adicional* de los Estados Unidos, que no se refleja en el informe provisional. También hemos añadido una nota al final del párrafo 7.412 (sin cambios en la numeración) para reflejar otra consideración pertinente para nuestra evaluación del efecto de los pagos de reembolsos en función de las ventas en la tasa de rentabilidad interna.

6. Párrafo 7.416

6.69 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que reconsidere sus constataciones relativas a la tasa de rentabilidad interna ("TRI") del contrato francés de AEP/FEM para el A340-500/600. Explican que los párrafos 2 y 4 del artículo 6 de ese contrato prescriben **[***]** -uno dedicado a reembolsar el principal prestado, más intereses, para el proyecto A340-500/600, **[***]**-. Las Comunidades Europeas observan que **[***]** se tuvieron en cuenta y se identificaron por separado en el informe de ITR, presentado como CE - Prueba documental 13 (ICC). No obstante, a efectos de los cálculos que figuran en CE - Prueba documental 597 (ICSS), las Comunidades Europeas **[***]** a fin "de preservar espacio para demostrar el supuesto efecto de la tributación" en la AEP/FEM. Las Comunidades Europeas sugieren que esto explica por qué el Grupo Especial no pudo casar los valores de reembolso utilizados para calcular la tasa de rentabilidad interna que figuraban en CE - Prueba documental 597 (ICSS) con los derivados del párrafo 2 del artículo 6 del contrato de AEP/FEM para el A340-500/600. Según las Comunidades Europeas es preciso tener en cuenta **[***]** para determinar la TRI que el Gobierno francés esperaba obtener del contrato para el A340-500/600. Por último, las Comunidades Europeas observan que en lo tocante al contrato francés de AEP/FEM para el A330-200 el Grupo Especial aceptó una TRI que se había calculado teniendo en cuenta una estructura de reembolso similar que implicaba **[***]** -uno para reembolsar el principal prestado, más intereses, para el proyecto A330-200, **[***]**-. Por consiguiente, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que adopte un criterio coherente por lo que respecta al contrato francés para el A340-500/600 y también que acepte la rentabilidad interna calculada sobre la base de las corrientes de reembolso contractualmente previstas de **[***]**.[1515]

6.70 Los Estados Unidos recuerdan que en su respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial habían observado que:

> "con arreglo al contrato francés de Ayuda para emprender proyectos para el A340-500/600, Airbus estaba obligado a **[***]**".

En consecuencia, los Estados Unidos rebaten la inclusión por las Comunidades Europeas del **[***]** en su cálculo de la TRI para la AEP/FEM proporcionada para el A340-500/600, y piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas.[1516]

6.71 En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas explicaron que a cambio de la AEP/FEM del Gobierno francés para el A330-200 y el A340-500/600, Airbus estaba obligado a pagar "un derecho por la FEM (incluidos intereses) invertida en la variante **[***]**".[1517] Los cálculos de la TRI en los que las Comunidades Europeas se apoyaron para ambas medidas de AEP/FEM se presentaron por primera vez en el informe de ITR, CE - Prueba documental 13 (ICC). El informe de ITR identificaba **[***]** en la columna de salidas de efectivo de sus cálculos para cada medida

[1514] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial.
[1515] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 6 y 7.
[1516] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 27.
[1517] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 335 y 336.

ICC suprimida donde se indica [***]

de AEP/FEM, **[***]**. La única disposición contractual a la que se hizo referencia expresa en esas comunicaciones era el párrafo 4 del artículo 6 del contrato francés para el A340-500/600.[1518]

6.72 En la pregunta 69 del Grupo Especial se pidió a las Comunidades Europeas que explicaran cómo se había calculado la tasa de rentabilidad "implícita" que habían presentado en su Primera comunicación escrita, "con referencia a todos los datos pertinentes utilizados en su cálculo". Además de la respuesta escrita a esa pregunta, las Comunidades Europeas presentaron su Prueba documental 597 (ICSS), que afirmaron medía "la tasa de rentabilidad de los contratos de FEM correspondientes al A320, el A330/340 básico, el A330-200, el A340-500/600, y el A380".[1519] Para los contratos franceses de AEP/FEM para el A330-200 y el A340-500/600, esta Prueba documental **[***]**, que se titulaba "Reembolsos de FEM". En la respuesta de las Comunidades Europeas no se explicaba cómo se había determinado concretamente la TRI para los contratos franceses de AEP/FEM para el A330-200 y el A340-500/600. A ese respecto la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 69 del Grupo Especial proporcionó poca o ninguna información sobre lo que se había expuesto en su Primera comunicación escrita.

6.73 En el informe provisional rechazamos la TRI calculada por las Comunidades Europeas para el A340-500/600 porque, sobre la base de la información que figuraba en CE - Prueba documental 597 (ICSS), las cuantías de reembolso utilizadas para determinar la TRI eran mayores que las derivadas del propio contrato de AEP/FEM, interpretadas a la luz del calendario de entregas previstas. En otras palabras, rechazamos la inclusión por las Comunidades Europeas de **[***]** que aducen requería el contrato francés de AEP/FEM para el A340-500/600. Aceptamos, no obstante, la TRI calculada por las Comunidades Europeas para el contrato francés de AEP/FEM para el A330-200, a pesar de que también ésta parece haberse determinado teniendo en cuenta **[***]**.

6.74 A la luz de los argumentos que figuran en la petición de reexamen intermedio presentada por las Comunidades Europeas hemos reconsiderado nuestras constataciones relativas a la TRI de esos contratos de AEP/FEM. Observamos que, incluso si se aceptan las explicaciones de las Comunidades Europeas y la TRI para ambos contratos franceses de AEP/FEM para el A330-200 y el A340-500/600, nuestras constataciones sobre si esas medidas constituyen subvenciones no cambian. Lo único que se vería afectado por la aceptación de ambos cálculos de la TRI sería la cuantía del beneficio asociado al contrato francés para el A340-500/600. Sin embargo, como en ningún momento determinamos con exactitud esa cuantía, la diferencia de aproximadamente dos puntos porcentuales entre la TRI propuesta por las Comunidades Europeas y la identificada en el informe provisional es poco relevante. Por lo tanto, en última instancia, aunque las comunicaciones de las Comunidades Europeas sobre las TRI asociadas a esas dos medidas de AEP/FEM se acepten en su totalidad, nuestras constataciones siguen siendo en la práctica las mismas.

6.75 Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, hemos modificado el informe añadiendo nuevos párrafos 7.416-7.421 para describir y evaluar en qué manera las Comunidades Europeas determinaron las TRI correspondientes, principalmente, al contrato francés de AEP/FEM para el A340-500/600 (y, por inferencia, el contrato francés de AEP/FEM para el A330-200), habiendo concluido que, a pesar de abrigar algunas dudas sobre la idoneidad de la metodología empleada por las Comunidades Europeas para determinar la TRI (que se examina *infra* en los párrafos 7.412 a 7.414), no es preciso que lleguemos a una conclusión firme sobre esta cuestión, ya que incluso si se aceptan en su totalidad los argumentos de las Comunidades Europeas las medidas constituirían subvenciones a los efectos del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. También hemos introducido enmiendas consiguientes en el párrafo 7.415 (sin cambios en la numeración) y 7.1959 (ahora párrafo 7.1970) y en los cuadros 5 y 7, en los que se exponen nuestras constataciones sobre la rentabilidad de las medidas de AEP/FEM.

[1518] CE, Primera comunicación escrita, nota 250.
[1519] CE, respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7. Párrafo 7.426

6.76 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que inserte notas de pie de página junto a cada cifra que figura en el cuadro 5, remitiéndose a la fuente concreta de información utilizada por el Grupo Especial para hacer su constatación, así como, cuando proceda, una explicación de la manera en que esa cifra se calculó.[1520]

6.77 Los Estados Unidos consideran que no hay motivos para que el Grupo Especial añada referencias a fuentes subyacentes en las constataciones expuestas en el párrafo 7.426 del informe provisional y el cuadro 5. A su juicio, las explicaciones ya dadas son lo bastante detalladas para entender los fundamentos de las constataciones del Grupo Especial.[1521]

6.78 A fin de explicar más claramente nuestras constataciones, así como las fuentes de las cifras a que se hace referencia en el cuadro 5, hemos revisado el párrafo 7.426 (ahora párrafo 7.431) y el cuadro 5.

8. Párrafo 7.429

6.79 Los Estados Unidos piden que se modifique la primera frase del párrafo 7.429 del informe provisional porque, a su juicio, indica indebidamente que la "controversia" entre las partes sobre la cuestión de los tipos de interés de referencia en el mercado para las medidas de AEP/FEM impugnadas se centra en la prima de riesgo para proyectos específicos adecuada. Sostienen que si bien la objeción de las Comunidades Europeas a esta cuestión guardaba únicamente relación con el valor de la prima de riesgo, los Estados Unidos observaron que la prima de riesgo no podía considerarse aisladamente. Concretamente, los Estados Unidos observan que adujeron que la prima de riesgo debe considerarse junto con los tipos de interés para los empréstitos empresariales, y que todos ellos en su conjunto representan la naturaleza híbrida de capital de la AEP/FEM. Por consiguiente, los Estados Unidos piden que la primera frase del párrafo 7.429 del informe provisional se modifique para reflejar esa interpretación de los argumentos de las partes.[1522]

6.80 Las Comunidades Europeas consideran que la caracterización de la "controversia" entre las partes que figura en la primera frase del párrafo 7.429 del informe provisional es exacta, y en consecuencia piden al Grupo Especial que rechace la solicitud de los Estados Unidos. Recuerdan que las partes estuvieron de acuerdo en que una referencia debía incluir tres componentes: el tipo libre de riesgos pertinente, una prima de riesgo empresarial y una prima de riesgo para proyectos específicos. Las Comunidades Europeas sostienen que la naturaleza de los préstamos en cuestión -de capital, de deuda o híbridos- era parte central del desacuerdo de las partes sobre la prima de riesgo para proyectos específicos adecuada.[1523]

6.81 El texto del párrafo 7.429 del informe provisional con el que discrepan los Estados Unidos indica que la controversia entre las partes por lo que respecta a los tipos de interés de referencia en el mercado "... se centra exclusivamente en un aspecto de los puntos de referencia específicos propuestos, a saber, el valor de la prima de riesgo para proyectos específicos". Es cierto que las partes también estaban en desacuerdo sobre si la AEP/FEM era en lo fundamental un instrumento de financiación híbrido o con características de deuda, y que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos se presentó en el contexto de su opinión de que la AEP/FEM era un instrumento de financiación híbrido. Sin embargo, las comunicaciones de los

[1520] CE, petición de reexamen intermedio, página 7.
[1521] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 28-30.
[1522] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 14.
[1523] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos sobre estas cuestiones, así como las diferencias de opinión de las Comunidades Europeas, están registradas en los párrafos que describen los argumentos de cada una de las partes sobre la prima de riesgo para proyectos específicos adecuada. Por consiguiente, no estimamos necesario introducir la modificación solicitada por los Estados Unidos. Pese a ello, hemos modificado el párrafo 7.429 (ahora párrafo 7.434) para evitar que se cree la impresión de que el nivel de la prima de riesgo para proyectos específicos era el *único* aspecto de la cuestión de la referencia sobre la que las partes tenían opiniones distintas.

9. Párrafos 7.430-7.464

6.82 Los Estados Unidos piden que, "en interés de la exhaustividad", se añada una nota de pie de página al final del párrafo 7.457 del informe provisional en la que se reflejen el hincapié hecho por los Estados Unidos y su experto en el elevado riesgo del desarrollo de aeronaves y las características de desplazamiento de los riesgos de la AEP/FEM.[1524]

6.83 Las Comunidades Europeas sostienen que la información cuya inclusión al final del párrafo 7.457 del informe provisional solicitan los Estados Unidos ya está reflejada en los párrafos 7.432 y 7.433 del informe provisional. Por consiguiente, piden al Grupo Especial que rechace la solicitud de los Estados Unidos.[1525]

6.84 El pasaje concreto del informe Ellis que los Estados Unidos piden al Grupo Especial que inserte en una nota al final del párrafo 7.457 del informe provisional ya está citado en el párrafo 7.433 (ahora párrafo 7.438). Por consiguiente, rechazamos la solicitud de los Estados Unidos.

10. Párrafo 7.476

6.85 Los Estados Unidos piden que el párrafo 7.476 del informe provisional se redacte de manera que exprese toda la gama de razones que sustentan la decisión del Grupo Especial de rechazar la prima de riesgo para proyectos específicos presentada por las Comunidades Europeas.[1526]

6.86 Las Comunidades Europeas sostienen que el texto adicional solicitado por los Estados Unidos no sirve a más fines que los ya satisfechos por el párrafo 7.475 del informe provisional, en el cual, según las Comunidades Europeas, ya se exponen las declaraciones que los Estados Unidos solicitan se incluyan en el párrafo 7.476. En consecuencia, se oponen a la solicitud de los Estados Unidos.[1527]

6.87 Hemos enmendado el párrafo 7.476 (ahora párrafo 7.481) para reflejar más plenamente las razones subyacentes en nuestro rechazo de la prima de riesgo para proyectos específicos presentada por las Comunidades Europeas.

11. Párrafo 7.483

6.88 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que inserte una nota de pie de página junto a cada cifra que figura en el cuadro 7 para explicar cómo fue calculada, y que citen la fuente concreta de información utilizada.[1528]

[1524] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 15.
[1525] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 5 y 6.
[1526] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 16.
[1527] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 6.
[1528] CE, petición de reexamen intermedio, página 8.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.89 Los Estados Unidos sostienen que los datos que figuran en el cuadro 7 están debidamente referenciados, pero consideran que podría ser útil reflejar en las notas de acompañamiento alguna información adicional sobre las fuentes de los valores enumerados.[1529]

6.90 Hemos revisado el cuadro 7 y las notas conexas con miras a presentar una explicación más clara y precisa sobre la manera en que cada cifra se calculó y la información en que se basó. Nuestro examen nos ha llevado también a revisar algunas cifras que figuran en el cuadro.

G. LA CUESTIÓN DE SI LA AEP/FEM EN CUANTO QUE PROGRAMA ES UNA SUBVENCIÓN EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO SMC

1. Párrafos 7.495 y 7.508

6.91 Los Estados Unidos aducen que en los párrafos 7.495 y 7.508 del informe provisional se describe incorrectamente el argumento que presentaron con respecto al supuesto Programa de AEP/FEM, indicando que se basa en que el supuesto Programa tiene "valor normativo". Los Estados Unidos afirman, por el contrario, que su análisis de si el supuesto Programa de AEP/FEM es una "medida" se basó en el sentido corriente de la palabra "medida", en contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC. Los Estados Unidos recuerdan que también adujeron, "como cuestión separada y distinta", que incluso suponiendo que la "prueba" que las Comunidades Europeas derivan de informes del Órgano de Apelación como *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* fuera adecuada, los Estados Unidos han satisfecho esa "prueba" en su descripción del supuesto Programa de AEP/FEM. Por consiguiente, piden que los párrafos 7.495 y 7.508 del informe provisional se modifiquen para reflejar más exactamente todo el alcance del argumento de los Estados Unidos relativo al supuesto Programa de AEP/FEM, en particular como figura en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 136 del Grupo Especial.[1530]

6.92 Las Comunidades Europeas consideran que los párrafos 7.495 y 7.508 del informe provisional no sugieren que el argumento de los Estados Unidos relativo al supuesto Programa de AEP/FEM se basó en que tenía "valor normativo". Observan, además, que en el párrafo 7.495 del informe provisional se hace referencia expresa a la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 136 del Grupo Especial. Así pues, las Comunidades Europeas se oponen a la solicitud de los Estados Unidos de que se modifiquen los párrafos 7.495 y 7.508 del informe provisional.[1531]

6.93 La petición de reexamen intermedio presentada por los Estados Unidos parece estar basada en la opinión de que la "prueba" establecida en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* no debería haber estado en el centro de la evaluación por el Grupo Especial de su alegación, porque sólo es una "prueba" pertinente en diferencias donde una medida no escrita es impugnada "en sí misma". Los Estados Unidos subrayan que no impugnaron el supuesto Programa de AEP/FEM "en sí mismo", sino más bien como una "medida" que es objetable en el marco de un procedimiento de solución de diferencias en la OMC. Aunque reconocen que también adujeron, "como cuestión separada y distinta", que aun suponiendo que la "prueba" establecida en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* fuera pertinente, el Programa de AEP/FEM satisfacía sus criterios porque poseía, entre otras cosas, "valor normativo", los Estados Unidos afirman que esta línea argumental no representaba su posición principal. Antes bien, los Estados Unidos la caracterizan como su *respuesta* a los argumentos de las Comunidades Europeas.

[1529] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 31 y 32.
[1530] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 17.
[1531] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.94 En el informe provisional reconocimos expresamente que los Estados Unidos no están impugnando el supuesto Programa de AEP/FEM "en sí mismo", explicando que al evaluar la alegación de los Estados Unidos lo primero que hicimos fue determinar si éstos habían establecido la *existencia* del supuesto Programa de AEP/FEM como "medida". Por consiguiente, no tratamos la reclamación de los Estados Unidos como una alegación contra una medida "en sí misma". Sin embargo, sí aplicamos los criterios establecidos en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* para evaluar la alegación de los Estados Unidos, aunque tan sólo para determinar si la "medida" que los Estados Unidos afirmaban tenía "valor normativo" realmente existe. En otras palabras, nos apoyamos en la "prueba" establecida en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* como orientación sobre lo que debe establecerse para demostrar la existencia de una medida no escrita con "valor normativo". No nos apoyamos en esa "prueba" a efectos de evaluar los fundamentos de una alegación contra una medida "en sí misma".

6.95 En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos concluyeron que a la luz de las pruebas presentadas "el contenido específico del programa de Ayuda para emprender proyectos y la futura conducta que éste conllevará [eran] evidentes".[1532] En otras palabras, los Estados Unidos opinaron en su Primera comunicación escrita que las pruebas sometidas a la consideración del Grupo Especial demostraban claramente que la medida no escrita que estaban impugnando requería inevitablemente alguna conducta futura. Además, en su Primera declaración oral, los Estados Unidos confirmaron que estaban formulando una reclamación contra un Programa de AEP/FEM no escrito en respuesta a la sugerencia en contrario de las Comunidades Europeas, caracterizándolo como una medida que "crea expectativas entre el público y entre agentes privados", lo que demuestra que tiene "valor normativo".[1533] En su Segunda declaración oral, los Estados Unidos afirmaron lo siguiente:

> "En la presente diferencia hemos demostrado que una medida que no figura en un único instrumento escrito -el Programa de ayuda para emprender proyectos- es de hecho una medida, y de hecho tiene las cualidades que el Órgano de Apelación identificó en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*".

Ninguna de esas declaraciones orales fue precedida de una explicación de que los Estados Unidos sólo estaban respondiendo al argumento en contrario de las Comunidades Europeas. Posteriormente, en su Segunda declaración oral, y de nuevo en su respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial, los Estados Unidos explicaron que a su juicio no era necesario demostrar que la medida poseía "valor normativo" a fin de demostrar que existía como "medida". Sin embargo, a la luz de sus anteriores comunicaciones, no era evidente que esto representara de hecho el *principal* argumento de los Estados Unidos. Pese a ello, ambas líneas argumentales de los Estados Unidos se reconocen en el informe provisional, donde se aborda y se rechaza cada una de ellas.

6.96 Por consiguiente, a la luz de lo anteriormente expuesto, no vemos necesidad alguna de introducir los cambios que los Estados Unidos solicitan, y en consecuencia denegamos la solicitud de los Estados Unidos. No obstante, para asegurarnos de que nuestras opiniones a este respecto son claras, hemos modificado las notas a los párrafos 7.495, 7.508, 7.513 y 7.570 (ahora párrafos 7.500, 7.513, 7.518 y 7.575).

2. Nota 2469

6.97 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que modifique la nota 2469 del informe provisional para que en ella se describan debidamente las condiciones de reembolso establecidas en el

[1532] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 106.
[1533] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25.

ICC suprimida donde se indica [***]

párrafo 5 del artículo 6 del contrato alemán de AEP/FEM para el A380, tal como las Comunidades Europeas describen esas condiciones.[1534]

6.98 Los Estados Unidos aducen que el párrafo 5 del artículo 6 del contrato alemán de AEP/FEM para el A380 no apoya sin ambigüedad la interpretación de esa disposición propugnada por las Comunidades Europeas. En consecuencia, piden al Grupo Especial que elimine toda referencia a esa disposición en la nota 2469 del informe provisional o que la ponga en conformidad con el texto utilizado en la nota 2155 del informe provisional.[1535]

6.99 Hemos revisado la nota 2469 (ahora nota 2807), si bien no en los términos propuestos por las Comunidades Europeas, para ponerla en conformidad con la descripción de la misma disposición que figura en la nota 2155 (ahora nota 2449).

3. Nota 2473

6.100 Los Estados Unidos piden que se elimine la última frase de la nota 2473 del informe provisional, porque consideran que no había razones para esperar que los Estados Unidos hubieran podido saber que Airbus no había tratado de obtener AEP/FEM con respecto a determinados modelos, dado que las Comunidades Europeas sólo presentaron una solicitud de AEP/FEM, correspondiente al contrato alemán para el A380. Los Estados Unidos sostienen además que aunque hubieran tenido acceso a todos los documentos pertinentes probablemente no habrían podido establecer la proposición negativa de que Airbus no había solicitado AEP/FEM a los Gobiernos alemán, español y del Reino Unido para el A330-200.[1536]

6.101 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos malinterpretan la nota 2473 del informe provisional y la pregunta 3 a) del Grupo Especial en la que se basa. Según las Comunidades Europeas, el Grupo Especial tiene derecho a suponer que los Estados Unidos, al haber introducido en su respuesta a la pregunta 3 a) del Grupo Especial una distinción entre casos en los que Airbus recabó AEP/FEM y casos en los que no lo hizo, consideraban que había realmente casos en los que Airbus no recabó AEP/FEM. Por consiguiente, las Comunidades Europeas se oponen a la solicitud de los Estados Unidos y sugieren que, como máximo, la nota 2473 del informe provisional podría aclararse poniendo la opinión del Grupo Especial en el contexto de la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 3 a) del Grupo Especial.[1537]

6.102 Hemos modificado la nota 2473 (ahora nota 2811) y la hemos desplazado al final de la primera frase del párrafo 7.522 (ahora párrafo 7.527) a fin de aclarar el sentido de la última frase de dicho párrafo.

4. Nota 2478

6.103 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que suprima la nota 2478 del informe provisional, porque consideran que es "especulativo" afirmar que las condiciones de cualquier AEP/FEM proporcionada por el Gobierno del Reino Unido para el A340-500/600 habrían sido de carácter "no comercial". Aducen que la nota 2478 del informe provisional alude a una medida que nunca existió, y según las Comunidades Europeas el Grupo Especial no debe hacer constataciones sobre medidas inexistentes. Las Comunidades Europeas afirman además que el acuerdo propuesto no se finalizó, lo que implica que no puede demostrar las condiciones que finalmente se habrían

[1534] CE, petición de reexamen intermedio, página 8.
[1535] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 33.
[1536] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 18.
[1537] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 6 y 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

negociado y acordado entre las partes. Las Comunidades Europeas afirman asimismo que el acuerdo final podría no haberse concluido en 1998, circunstancia que sería pertinente para identificar los tipos de interés de referencia en el mercado adecuados.[1538]

6.104 Los Estados Unidos discrepan de la petición de las Comunidades Europeas. Según ellos, la petición de las Comunidades Europeas no sólo se basa en una interpretación incorrecta de la pertinencia de la nota 2478 del informe provisional por lo que respecta al análisis del Grupo Especial, sino que en sí misma sólo se basa en especulaciones.[1539]

6.105 A nuestro entender, las Comunidades Europeas han interpretado equivocadamente la nota 2478. La nota no indica una opinión de que cualquier AEP/FEM proporcionada por el Gobierno del Reino Unido para el A340-500/600 *habría sido* de carácter "no comercial", sino simplemente que la *propuesta* u *oferta* de AEP/FEM por el Gobierno del Reino Unido era de carácter "no comercial" *en el momento en que se hizo*. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

H. LA CUESTIÓN DE SI LA AEP/FEM PARA EL A380, EL A340-500/600 Y EL A330-200 CONSTITUYE, EN CADA CASO, UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 3 DEL ACUERDO SMC

1. Segunda frase del párrafo 7.583

6.106 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que revise la descripción de su argumento que figura en la segunda frase del párrafo 7.583 del informe provisional, sustituyendo las palabras "realmente tendrá" ("*will actually*") por "podrá tener". Afirman que no aducen que es necesario que la exportación tenga lugar para que pueda constatarse la existencia de una medida que prevé el otorgamiento de una subvención supeditada a la exportación. Sostienen, además, que no utilizan el término inglés "*actually*" en la forma que afirman los Estados Unidos.[1540]

6.107 Los Estados Unidos observan que el pasaje que las Comunidades Europeas piden se revise está tomado textualmente de la Segunda comunicación escrita de las propias Comunidades Europeas. En consecuencia, piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas de que se modifique el párrafo 7.583 del informe provisional.[1541]

6.108 Aunque las Comunidades Europeas sostienen ahora que su argumento de lo que constituye una exportación "prevista" debe entenderse en el sentido de que significa que opinan que una exportación "prevista" es una exportación que "podrá" tener lugar en el futuro, las palabras realmente utilizadas en las comunicaciones de las Comunidades Europeas indican que adujeron que una exportación "prevista" es una exportación que "*tendrá*" lugar en el futuro, no una exportación que "*podrá*" tener lugar.[1542] Esa opinión ha quedado reflejada en la primera frase del párrafo 7.583 del informe provisional, donde se cita la declaración hecha a esos efectos por las Comunidades Europeas en su Segunda comunicación escrita. Por consiguiente, rechazamos la petición de las Comunidades Europeas de sustituir las palabras "tendrá" por "podrá tener" en la segunda frase del párrafo 7.583 del

[1538] CE, petición de reexamen intermedio, página 8.
[1539] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 34-37.
[1540] CE, petición de reexamen intermedio, página 9.
[1541] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 38-40.
[1542] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 235 ("... el término '*anticipated*' ('previstos') (también yuxtapuesto al sentido del término inglés '*actual*') alude a una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en que se considera que la subvención existe, pero **tendrá** lugar en el futuro") y 238 ("una exportación 'prevista' es una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en que se considera que la subvención existe, y en consecuencia, por definición, se prevé que **tendrá** lugar posteriormente"). (sin negritas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

informe provisional, porque hacerlo representaría incorrectamente lo que se afirmó expresamente en las propias comunicaciones de las Comunidades Europeas.

6.109 Las Comunidades Europeas sostienen que no utilizan el término inglés "*actually*" en el sentido que afirman los Estados Unidos, y que por esa razón esa palabra debe eliminarse de la segunda frase del párrafo 7.583 del informe provisional. Sin embargo, la segunda frase del párrafo 7.583 del informe provisional no sugiere que las Comunidades Europeas den al término "*actually*" el mismo sentido que los Estados Unidos. Antes bien, simplemente explica lo que entendemos que es la opinión de las Comunidades Europeas por lo que respecta al sentido de las palabras "las exportaciones o los ingresos de exportación ... previstos" en la nota 4 del Acuerdo SMC.[1543]

6.110 La forma en que entendemos la interpretación por las Comunidades Europeas de las palabras "las exportaciones o los ingresos de exportación ... previstos", tal como se articula en el informe provisional, se basó no sólo en las explicaciones de las Comunidades Europeas de lo que a su juicio esas palabras significaban[1544], sino también en los argumentos que presentaron para rechazar la interpretación de esas mismas palabras propugnada por los Estados Unidos, especialmente en los párrafos 233 a 235 de su Segunda comunicación escrita:

> "Así pues, los Estados Unidos interpretan el término inglés '*actual*' como si significara '*real*' -es decir, que algo realmente ("*actually*") ha tenido lugar en el pasado o realmente ("*actually*") tiene lugar en el futuro-, mientras que interpretan el término "*anticipated*" ("previstos") (en yuxtaposición al término inglés "*actual*") como si significara "potencial", de manera que, según los Estados Unidos, y específicamente en el caso de una subvención ad hoc, el que la exportación "prevista" "realmente" tenga lugar alguna vez en nada afecta a la cuestión de si existe o no una subvención supeditada a los resultados de exportación. Por tanto, a juicio de los Estados Unidos, la condición requerida no es la exportación, sino "la previsión de" exportación; esto conlleva necesariamente una investigación de la "intención" o el "estado de ánimo" hipotéticos de una persona física cuyos pensamientos son imputables al Miembro demandado, siendo la mera previsión o consideración suficiente para demostrar la supeditación.
>
> Las Comunidades Europeas sostienen que con arreglo a cualquier interpretación, incluida la propugnada por los Estados Unidos, es evidente que los hechos no respaldan una constatación de supeditación a las exportaciones.

[1543] Observamos a este respecto que aparentemente Australia tiene una opinión similar del argumento de las Comunidades Europeas. Véase la declaración oral presentada por Australia en calidad de tercero, 24 de julio de 2007, párrafo 15. ("El hecho de que el otorgamiento de una subvención no sea consecuencia de exportaciones **reales** ("***actual*** *exportation*") no significa que el otorgamiento de una subvención no esté vinculado a los resultados de exportación, y en consecuencia supeditado a los resultados de exportación en el sentido del Acuerdo SMC.") (sin negritas y sin subrayar en el original)

[1544] Además de CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 235 y 238, véase también CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 126 ("Correctamente interpretada, la expresión '*actual or anticipated*' ('reales o previstos') que figura en la nota 4 simplemente confirma que la disposición abarca toda la gama de posibilidades, es decir, las exportaciones que existen en el momento del otorgamiento inicial (*actual exports*) **así como las que tienen lugar en el futuro (*anticipated exports*)**") y 144 ("Además, como las CE ya han explicado, y contrariamente a lo que aparentemente creen los Estados Unidos, una medida puede ser una subvención supeditada a las exportaciones con independencia de que esas exportaciones **tengan lugar antes o después del otorgamiento inicial.**") (sin negritas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

> No obstante, y con total independencia de esta cuestión fáctica, las Comunidades Europeas sostienen adicionalmente que los argumentos de los Estados Unidos también se basan en una interpretación jurídicamente errónea de las palabras '*actual or anticipated*' ('reales o previstos'). La interpretación correcta, tal como se indica en las comunicaciones de las Comunidades Europeas, es que el término inglés "*actual*" alude a una exportación que existe (es decir, que ya ha tenido lugar) en el momento que se estima que existe la subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, mientras que el término "*anticipated*" ("previstos") (también yuxtapuesto al sentido del término inglés "*actual*") alude a una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en que se estima que la subvención existe, pero que tendrá lugar en el futuro."[1545]

Pese a ello, reconocemos que las Comunidades Europeas no utilizaron el adverbio "*actually*" al explicar que entendían que una exportación "prevista" es una exportación que no es una exportación "potencial", sino una exportación que tendrá lugar en el futuro. Por consiguiente, lo hemos suprimido de la segunda frase del párrafo 7.583 (ahora párrafo 7.588).

2. Frases tercera, cuarta, quinta y última del párrafo 7.625; primera frase del párrafo 7.626; párrafo 7.627; y frases cuarta y quinta del párrafo 7.628

6.111 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que exponga "con más precisión y exactitud" sus argumentos concernientes a la interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC en varias frases de los párrafos 7.625 a 7.628 del informe provisional, y piden también al Grupo Especial que reconsidere las conclusiones sacadas de esos argumentos. En particular, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que exponga "con más precisión y exactitud" sus argumentos en las frases tercera, cuarta, quinta y última del párrafo 7.625 del informe provisional y en la primera frase del párrafo 7.626 del informe provisional. Indican que "no pueden reconocer sus comunicaciones" en el párrafo 7.627 del informe provisional, y piden al Grupo Especial que reconsidere las declaraciones hechas en las frases cuarta y quinta del párrafo 7.628 del informe provisional. Con ese fin, las Comunidades Europeas presentan un texto alternativo que a su juicio puede utilizarse en sustitución del que en su opinión representa o entiende equivocadamente sus argumentos.[1546]

6.112 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que rechace los cambios solicitados por las Comunidades Europeas. Aducen que si el informe provisional no describe el argumento de las Comunidades Europeas en los términos que éstas preferirían, las Comunidades Europeas sólo tienen que culparse a sí mismas por no haber presentado un argumento único y coherente sobre la supeditación a las exportaciones. Según los Estados Unidos, el informe provisional refleja fielmente el texto real de las comunicaciones de las propias Comunidades Europeas, a menudo remitiéndose a ellas y citándolas. Los Estados Unidos sostienen además que las solicitudes de las Comunidades Europeas de que la manera en que el Grupo Especial interpreta sus argumentos en varios de los pasajes pertinentes se sustituya por el texto mismo del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC es tautológica.[1547]

6.113 En el informe provisional expusimos y evaluamos dos caracterizaciones de la interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC propugnada por las Comunidades Europeas. Una es la del propio Grupo Especial, que las Comunidades Europeas piden ahora que se

---

[1545] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 233-235. (no se reproduce la nota de pie de página; sin subrayar en el original)

[1546] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 9-11.

[1547] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 38-52.

ICC suprimida donde se indica [***]

revise (párrafos 7.625 a 7.628 del informe provisional). La otra es la presentada por los Estados Unidos (párrafos 7.632 y 7.633 del informe provisional). Tras examinar y reconsiderar minuciosamente los argumentos de las Comunidades Europeas concernientes a la interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, rechazamos las solicitudes de las Comunidades Europeas de que se modifique la descripción de sus argumentos en la forma solicitada.

6.114 Nuestra decisión se basa fundamentalmente en dos razones. En primer lugar, y con sujeción a ciertos ajustes aclaratorios, las palabras utilizadas en el informe provisional para describir las comunicaciones de las Comunidades Europeas reflejan con exactitud el meollo de sus argumentos relativos al sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC tal como figuran en sus comunicaciones. En segundo lugar, el texto alternativo que las Comunidades Europeas proponen en su petición de reexamen intermedio no aporta en su mayor parte percepciones adicionales sobre su interpretación párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4, y en cualquier caso modificaría el sentido de pasajes pertinentes del informe en formas que a nuestro juicio no transmitirían con exactitud lo que entendemos.

6.115 En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas adujeron que el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 contienen tres "requisitos", a saber, "la condición requerida: resultados de exportación, exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos; la consecuencia requerida: el otorgamiento de una subvención; y la relación de supeditación requerida entre condición y consecuencia".[1548] En su Primera declaración oral no confidencial, las Comunidades Europeas adujeron que los Estados Unidos "no habían logrado demostrar el cumplimiento de ninguno de los requisitos del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC; los Estados Unidos no han demostrado la existencia de ninguna condición de resultados de exportación; tampoco que el otorgamiento de una subvención es consecuencia del cumplimiento de esa condición; y tampoco la supeditación requerida".[1549] De manera análoga, en su respuesta a la pregunta 79 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas recordaron que "basándose en la jurisprudencia, distinguen tres elementos de la prohibición de otorgar subvenciones a la exportación: la condición requerida (resultados de exportación o exportaciones o ingresos de exportación); la consecuencia requerida (el otorgamiento de una subvención); y la relación requerida entre las dos primeras cosas (la supeditación requerida)", y que "para evaluar las alegaciones de los Estados Unidos y entender plenamente los argumentos presentados por las Comunidades Europeas en su Primera comunicación escrita (y en su caso también en su réplica), es fundamental tener siempre presentes las distinciones entre esos tres elementos".[1550]

6.116 Esta presentación del marco jurídico del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 no puede encontrarse en anteriores procedimientos de solución de diferencias en la OMC relativos a subvenciones a la exportación prohibidas. A nuestro juicio, representa una nueva forma de entender los elementos del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4, y por esa razón rechazamos las modificaciones del párrafo 7.625 del informe provisional solicitadas por las Comunidades Europeas. No obstante, hemos introducido algunas modificaciones en ese párrafo (ahora párrafo 7.630) con objeto de articular con más exactitud los argumentos de las Comunidades Europeas.

6.117 Las Comunidades Europeas expresan también su preocupación por ciertas declaraciones que figuran en los párrafos 7.627 y 7.628 del informe provisional, que a su juicio indican que están aduciendo que "la existencia de una subvención supeditada *de facto* a los resultados de exportación *sólo* puede demostrarse presentando un documento en virtud del cual un receptor está jurídicamente

[1548] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 567. Las CE explicaron los tres "requisitos" en los párrafos 570-582. CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 73.
[1549] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 68.
[1550] CE, respuesta a la pregunta 79 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

obligado a cumplir una obligación de resultados que no puede lograrse sin exportaciones". Las Comunidades Europeas sostienen que nunca adujeron tal cosa.[1551]

6.118 En el párrafo 7.627 del informe provisional se indica que "según las Comunidades Europeas, la supeditación *de facto* a los resultados de exportación previstos surge cuando la medida por la que se concede una subvención obliga jurídicamente al receptor a cumplir una condición de resultados que no pueden lograrse sin exportaciones, independientemente de que esas exportaciones (o esos resultados) realmente tengan lugar". En el párrafo 7.628 concluimos que "no vemos nada en el sentido corriente de la palabra 'supeditadas' que respalde la opinión de que el nexo requerido entre la previsión de los resultados de exportación y la concesión de una subvención sólo pueda establecerse probando la existencia de una obligación jurídica de lograr esos resultados previstos". Por tanto, en el informe provisional no indicamos que las Comunidades Europeas adujeron que para establecer que de hecho el otorgamiento de una subvención está supeditado a los resultados de exportación previstos es necesario *presentar un documento* conforme al cual un receptor está jurídicamente obligado a cumplir una obligación de resultados que no puede lograrse sin exportaciones. Antes bien, los párrafos pertinentes se centraban en la forma en que entendemos las circunstancias que las Comunidades Europeas consideraban que demostrarían que la concesión de una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación previstos. No abordaban el *tipo de pruebas* que podrían utilizarse para demostrar esas circunstancias.

6.119 Observamos a ese respecto que las Comunidades Europeas, en su Segunda declaración oral no confidencial, presentaron lo que describieron como "una nueva exposición sucinta y simple de la manera en que las Comunidades Europeas interpretan el diseño y estructura globales del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4", en particular en los párrafos 116-122. Las Comunidades Europeas expresaron la "esperanza de que el Grupo Especial pueda remitirse a esa exposición como punto de referencia que lo oriente en sus futuras deliberaciones".[1552] Las Comunidades Europeas se basaron en el contenido de esa declaración oral para responder a la pregunta 175 del Grupo Especial. En el párrafo 7.626 del informe provisional se citan pasajes de ambas comunicaciones que son pertinentes para comprender la manera en que las Comunidades Europeas interpretan el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC.

6.120 Para comprender plenamente la "nueva exposición" que las Comunidades Europeas hicieron de su interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 es importante entender el sentido que atribuyen a las exportaciones "reales o previstas". Las Comunidades Europeas presentaron una exposición detallada de su opinión sobre el sentido de esas palabras en su Segunda comunicación escrita, especialmente en los párrafos 233, 235, 237 y 238, y 244 y 245. A la luz de esa exposición, nos parece evidente que las Comunidades Europeas opinan que una exportación "prevista" no es una exportación que se "prevé" en el sentido de que una autoridad otorgante, en el momento de la concesión de la subvención, espera que tenga lugar. Antes bien, según las Comunidades Europeas, una exportación "prevista" es una exportación que aún no ha tenido lugar pero que tendrá lugar en el futuro.

6.121 Nos parece difícil comprender cómo podría de algún modo ser posible demostrar, en el momento de la concesión de una subvención, que una exportación que aún no ha tenido lugar tendrá lugar posteriormente, como no sea demostrando en ese mismo momento la existencia de una obligación o prescripción de exportar. Esto nos lleva a concluir que las Comunidades Europeas deben estar aduciendo que el otorgamiento de una subvención que está supeditada a los resultados de exportación *previstos sólo* puede demostrarse probando que se ha concedido una subvención de conformidad con una medida que obliga al receptor a satisfacer una condición de resultados que no

[1551] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 10 y 11.
[1552] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 115.

ICC suprimida donde se indica [***]

pueden lograrse sin exportaciones, independientemente de si esas exportaciones (o esos resultados) realmente se producen. Aunque las Comunidades Europeas rechazan esta caracterización de sus argumentos en el informe provisional, el texto que proponen para sustituir la descripción de sus argumentos que figura en el informe provisional ofrece pocas o ninguna aclaración sobre la manera en que sus opiniones difieren de dicha descripción.[1553] Observamos, además, que en sus propias comunicaciones las Comunidades Europeas afirmaron lo siguiente:

> "Al aducir que la condición requerida es la 'previsión de' exportaciones -con independencia de si las exportaciones 'previstas' 'realmente' ('*actually*') (tal como los Estados Unidos entienden ese término) tienen lugar alguna vez- los Estados Unidos están aduciendo que el requisito de supeditación que constituye el centro mismo de la disposición puede ser sustituido por una mera consideración -es decir, la consideración por el Miembro otorgante de que *podrían* producirse exportaciones en el futuro, en lugar de la imposición por el Miembro otorgante de una prescripción de que el receptor exporte para que pueda obtener la subvención-.[1554]
>
> ... las CE dicen que la medida por la que se promulga la concesión inicial debe establecer que la subvención se concede supeditada a las exportaciones, y que la medida también debe establecer que sólo mediante las exportaciones (ya sea en el pasado o en el futuro) se perfecciona la concesión y se activa el derecho a recibir o retener los fondos incondicionalmente.[1555]
>
> Para lograr su propósito, los Estados Unidos tenían que citar una disposición de la medida que indicara que si la condición a que se hace referencia en el párrafo 1 a) del artículo 3 (resultados de exportación) se cumple, se producirá la consecuencia jurídica a que se hace referencia en el párrafo 1 a) del artículo 3 (la concesión de la subvención).[1556]
>
> Los Estados Unidos "no han logrado demostrar el cumplimiento de ninguno de los requisitos del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC; los Estados Unidos no han demostrado la existencia de ninguna condición de resultados de exportación; tampoco que el otorgamiento de una subvención es consecuencia del cumplimiento de esa condición; y tampoco la supeditación requerida."[1557]

6.122 Tras examinar minuciosamente los argumentos iniciales de las Comunidades Europeas en este contexto, y teniendo en cuenta la totalidad de sus argumentos sobre el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, y especialmente su interpretación de los resultados de

---

[1553] Por ejemplo, las CE solicitaron que sustituyéramos la frase "En otras palabras, según las CE, la supeditación *de facto* a los resultados de exportación *previstos* surge cuando la medida por la que se concede una subvención *obliga jurídicamente* al receptor a cumplir una condición de resultados que no pueden lograrse sin exportaciones, independientemente de que esas exportaciones (o esos resultados) realmente tengan lugar", que figura en el párrafo 7.627, por "En otras palabras, según las CE, la supeditación *de facto* a los resultados de exportación *previstos* surge cuando ***los hechos demuestran la existencia de una*** medida por la que se concede una subvención ***supeditada a los resultados de exportación***". Las CE solicitaron que se introdujeran modificaciones similares en otras partes de este párrafo, y pidieron al Grupo Especial que las tuviera en cuenta en el párrafo 7.628, en el que evaluamos el argumento de las CE. Sin embargo, la mera sustitución de la caracterización de su argumento por un texto que en lo fundamental repite el del párrafo 1 a) del artículo 3 contribuye poco a aclarar lo que las CE entienden que dicha disposición significa.

[1554] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 245. (sin subrayar en el original)

[1555] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 122. (sin subrayar en el original)

[1556] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 591. (sin subrayar en el original)

[1557] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 68. (sin subrayar en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

exportación "previstos", sólo podemos entender que su argumento jurídico expresa la opinión de que una subvención **sólo** estará supeditada a los resultados de exportación previstos cuando la medida por la que se concede la subvención obliga al receptor a satisfacer una condición de resultados que no pueden lograrse sin exportaciones, independientemente de que esas exportaciones, o esos resultados, realmente tengan lugar. Así pues, creemos que hemos entendido correctamente y descrito con exactitud los argumentos de las Comunidades Europeas sobre esta cuestión.

6.123 Por todas las razones arriba expuestas, denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que introduzcamos cambios en los párrafos 7.626 a 7.628 del informe provisional. No obstante, a la luz de nuestra reconsideración de sus argumentos, hemos modificado los párrafos 7.625-7.631 (ahora párrafos 7.630-7.637) a fin de articular con mayor claridad la manera en que entendemos los argumentos de las Comunidades Europeas.

3. Párrafo 7.633

6.124 Las Comunidades Europeas aducen que la última frase del párrafo 7.633 del informe provisional, y en consecuencia el párrafo 7.636 de dicho informe, no constituyen una descripción adecuada de sus argumentos. Sostienen, en particular, que "han afirmado reiteradamente que una medida por la que se concede una subvención supeditada a la exportación es incompatible con la OMC con independencia de que las importaciones tengan lugar o no, como el propio Grupo Especial indica en el párrafo 7.626 del informe provisional".[1558]

6.125 Los Estados Unidos observan que los párrafos 7.633 y 7.636 del informe provisional reflejan con exactitud la manera en que los Estados Unidos entienden los argumentos de las Comunidades Europeas. Aducen, por consiguiente, que no hay motivos para enmendar esos párrafos, y piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas.[1559]

6.126 Como se indica más arriba[1560], la descripción de los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC expuesta y evaluada en los párrafos 7.633 a 7.636 del informe provisional era la presentada por los Estados Unidos. Así se afirma expresamente en los pasajes pertinentes. Para evitar cualquier confusión, hemos introducido algunas modificaciones en los párrafos 7.633 y 7.636 (ahora párrafos 7.639 y 7.642) para reiterar este hecho.

4. Segundo inciso del párrafo 7.645 y séptimo inciso del párrafo 7.655

6.127 Las Comunidades Europeas afirman que el Gobierno del Reino Unido recabó el reembolso de la AEP/FEM para el A380 a lo largo de **[***]** entregas, y no las **[***]** entregas mencionadas en el segundo inciso del párrafo 7.645 y el séptimo inciso del párrafo 7.655 del informe provisional. Solicitan que esos pasajes se corrijan como corresponde.[1561]

6.128 Los Estados Unidos no se oponen a la petición de las Comunidades Europeas, y proponen un texto específico que a su juicio satisfaría dicha petición.[1562]

[1558] CE, petición de reexamen intermedio, página 11.
[1559] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 53.
[1560] *Véase* el párrafo 6.113 *supra*.
[1561] CE, petición de reexamen intermedio, página 11.
[1562] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 54.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.129 Hemos examinado cuidadosamente los hechos y hemos revisado el segundo inciso del párrafo 7.645 y el séptimo inciso del párrafo 7.655 (ahora párrafos 7.651 y 7.661) para reflejar más claramente los hechos.

5. Cuarto inciso, puntos h) e i) del párrafo 7.655

6.130 Las Comunidades Europeas solicitan que se inserte un texto adicional en los puntos h) e i) del cuarto inciso del párrafo 7.655 del informe provisional para garantizar que en él quede constancia de su respuesta a las alegaciones de los Estados Unidos concernientes a las pruebas identificadas en esos pasajes.[1563]

6.131 Los Estados Unidos sostienen que las peticiones de las Comunidades Europeas pretenden que en los puntos h) e i) del párrafo 7.655 del informe provisional se reflejen argumentos que no corresponden, o no corresponden totalmente, a los asuntos que allí se examinan. Por consiguiente, piden al Grupo Especial que de introducir cualquier modificación en esos pasajes del informe provisional lo haga en consonancia con el ámbito restringido de las cuestiones expuestas en esos pasajes.[1564]

6.132 Hemos examinado los argumentos de las Comunidades Europeas y estimamos que buena parte del texto que solicitan se inserte en los pasajes pertinentes no constituye una respuesta *específica* a las pruebas concretas identificadas por los Estados Unidos, sino más bien una respuesta general al recurso global de los Estados Unidos a esas pruebas y a otras pruebas "adicionales". No es, por tanto, aplicable a los pasajes que las Comunidades Europeas piden que modifiquemos. Pese a ello, hemos incluido los argumentos de las Comunidades Europeas en el párrafo 7.655 (ahora párrafo 7.661) para garantizar que se registren en el informe, y además hemos modificado el punto i) del cuarto inciso del párrafo 7.655 (ahora párrafo 7.661) para dar cuenta de lo que a nuestro juicio constituye la respuesta específica de las Comunidades Europeas a las pruebas allí identificadas.

6. Párrafos 7.674-7.682

6.133 Los Estados Unidos solicitan que, "en interés de la exhaustividad", se añada al final del párrafo 7.673 del informe provisional una nota en la que se haga referencia a la supuesta negativa de las Comunidades Europeas a proporcionar las solicitudes española, francesa y del Reino Unido de AEP/FEM para el A380 y las evaluaciones de proyectos alemana y española para el A380, así como a la falta de toda explicación de la supuesta negativa de las Comunidades Europeas. Los Estados Unidos declaran que a su entender las Comunidades Europeas no niegan que no proporcionaron esos documentos.[1565]

6.134 Las Comunidades Europeas sostienen que es incorrecto afirmar que "se han negado a proporcionar" las solicitudes española, francesa y del Reino Unido de AEP/FEM para el A380, porque ni los Estados Unidos (en el proceso del Anexo V) ni el Grupo Especial solicitaron jamás esos documentos. Por consiguiente, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial no sólo que rechace la solicitud de los Estados Unidos, sino también que revise las notas 2745, 2760, 2816 y 2908 y el párrafo 7.677 del informe provisional, donde se registra la afirmación de los Estados Unidos de que las Comunidades Europeas "se han negado a proporcionar" una solicitud específica de AEP/FEM, sustituyéndolas por un texto que a su juicio representaría una relación más equilibrada. Por lo que respecta a las observaciones de los Estados Unidos concernientes a las "evaluaciones críticas de proyectos", las Comunidades Europeas explican que Alemania y España **[*****]**. Recuerdan que en su

[1563] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 11 y 12.
[1564] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 55 y 56.
[1565] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 19.

ICC suprimida donde se indica [***]

respuesta a la pregunta 13 f) del Facilitador durante el proceso del Anexo V explicaron que habían facilitado todos los ejemplares de "las evaluaciones críticas de proyectos disponibles". Así pues, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que rechace la solicitud de los Estados Unidos, porque sostienen que es incorrecto afirmar que i) "se abstuvieron de proporcionar" los documentos alemán y español relativos a la "evaluación crítica del proyecto" para el A380, cuando no se disponía de tales documentos; y que ii) "no ofrecieron explicación alguna" por no haber proporcionado esos documentos, dado que, en su respuesta a la pregunta 13 f) del Facilitador, indicaron que habían proporcionado todos los ejemplares "disponibles".[1566]

6.135 En ninguna de las preguntas formuladas durante el proceso del Anexo V se pidió *específicamente* a las Comunidades Europeas que proporcionaran copias de las solicitudes de AEP/FEM pertinentes. Aunque cabría aducir que las solicitudes de AEP/FEM para el A380 pertinentes estaban comprendidas en la información solicitada en las preguntas de carácter más general del Facilitador[1567], a nuestro juicio esas preguntas eran demasiado amplias para concluir que las Comunidades Europeas deberían haberse dado cuenta de que los Estados Unidos les estaban pidiendo que proporcionaran copias de las solicitudes de AEP/FEM para el A380. Esto es especialmente cierto cuando esas preguntas se examinan en el contexto de las muchas preguntas específicas hechas por los Estados Unidos en relación con documentos concretos. Desde esa perspectiva, la alegación de los Estados Unidos de que las Comunidades Europeas se abstuvieron de proporcionar la solicitud de AEP/FEM para el contrato alemán para el A380, registrada en las notas 2745, 2760 y 2816 y en el párrafo 7.677 del informe provisional, no es del todo exacta. Aunque en esos pasajes del informe provisional no se expresa ninguna opinión del Grupo Especial sobre si los Estados Unidos tienen razón, dejarlos tal como están podría crear la impresión de que el Grupo Especial está de acuerdo con los Estados Unidos. Así pues, hemos introducido varios cambios en las notas 2745, 2760 y 2816 y en el párrafo 7.677 (ahora notas 3087, 3103 y 3163 y párrafo 7.683), a fin de aclarar esta cuestión.

6.136 Por otro lado, el Facilitador **sí** pidió concretamente a las Comunidades Europeas, en la pregunta 13 f), que proporcionaran copias de "cualesquiera 'evaluaciones críticas de proyectos'".[1568] Las Comunidades Europeas observan que al responder a esa pregunta afirmaron expresamente que habían proporcionado "una copia de las evaluaciones críticas de proyectos disponibles", que incluían las "evaluaciones críticas de proyectos" francesa y del Gobierno del Reino Unido para el A380. Sin embargo, no explicaron, como hacen ahora en sus observaciones sobre la petición de reexamen intermedio presentada por los Estados Unidos, que la razón por la que no se proporcionaron las "evaluaciones críticas de proyectos" alemana y española fue que esos gobiernos aplicaban un planteamiento "continuo" a la evaluación crítica de proyectos. Si las Comunidades Europeas así lo hubieran explicado en su respuesta a la pregunta 13 f), los Estados Unidos habrían por lo menos sabido que las "evaluaciones críticas de proyectos" alemana y española estaban registradas en varios documentos. Seguidamente los Estados Unidos podrían haber solicitado al Grupo Especial que pidiera a las Comunidades Europeas que presentaran esos documentos en el curso del procedimiento.

[1566] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 7-9.

[1567] La pregunta 23, por ejemplo, dice así: "Sírvanse proporcionar información y documentos relacionados con la ayuda del Estado miembro participante en Airbus para el desarrollo y/o producción del A380, con inclusión, sin carácter exhaustivo, de: a) ... b)". CE, respuestas a las preguntas del Facilitador en el marco del Anexo V, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

[1568] La pregunta 13 f) dice así: "Sírvanse facilitar información y documentos relacionados con la aplicación y el uso de la ayuda para emprender proyectos por Airbus, desglosados por entidad Airbus, Estado miembro participante en Airbus, modelo de Airbus, con inclusión, sin carácter exhaustivo, de: … f) todas las evaluaciones del riesgo realizadas con respecto a esa ayuda pública, incluidas cualesquiera 'evaluaciones críticas de proyectos". CE, respuestas a las preguntas del Facilitador en el marco del Anexo V, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

Habida cuenta de ello, hemos modificado las notas 2901 y 2904 (ahora notas 3248 y 3251) para reflejar las preocupaciones de los Estados Unidos.

7. Párrafo 7.677

6.137 Los Estados Unidos aducen que la conclusión del Grupo Especial, expuesta en el párrafo 7.677 del informe provisional, de que el contrato de AEP/FEM del Reino Unido para el A380 se celebró teniendo como condición o motivo, al menos en parte, la previsión de exportación del Gobierno del Reino Unido, no refleja consideración alguna de la evaluación del proyecto A380 por el Reino Unido o las observaciones ICSS conexas presentadas por los Estados Unidos. Los Estados Unidos solicitan que el párrafo 7.677 del informe provisional se modifique para reflejar la consideración de estas pruebas.[1569]

6.138 Las Comunidades Europeas sostienen que las observaciones ICSS a que los Estados Unidos hacen referencia en apoyo de su petición indican que la evaluación crítica del proyecto realizada por el Reino Unido para el A380 estableció que el Gobierno del Reino Unido *previó* la exportación o los ingresos de exportación. Mantienen que los Estados Unidos no dan razones para que el Grupo Especial tenga en cuenta esas observaciones a los efectos de la conclusión a la que se llega en el párrafo 7.677 del informe provisional, y en consecuencia piden al Grupo Especial que rechace la enmienda solicitada por los Estados Unidos.[1570]

6.139 El apéndice ICSS de la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos hacía referencia a la evaluación crítica del proyecto realizada por el Reino Unido para el A380 con objeto de apoyar dos de sus afirmaciones: i) que el Gobierno del Reino Unido previó las exportaciones; y ii) que el Gobierno del Reino Unido "vinculó" contractualmente el reembolso de la AEP/FEM a que Airbus realizara un número de ventas que necesariamente implicaba la exportación. El recurso de los Estados Unidos a la evaluación crítica del proyecto realizada por el Reino Unido a este respecto ya se señala y examina en los párrafos 7.645 (nota 2741) (exportaciones previstas), nota 2813, y 7.672 (nota 2897) (supeditación a las exportaciones) del informe provisional. En el párrafo 7.677 del informe provisional se evalúan las pruebas y argumentos presentados por los Estados Unidos que eran "adicionales" a los ya expuestos y abordados en los anteriores párrafos del informe provisional por lo que respecta a la supeditación a las exportaciones. Por consiguiente, estimamos que los cambios solicitados por los Estados Unidos son innecesarios y redundantes, y declinamos introducirlos.

8. Párrafo 7.679

6.140 Los Estados Unidos afirman que la primera frase del párrafo 7.679 del informe provisional es incorrecta cuando afirma que "la otra única prueba concreta en la que se basan los Estados Unidos es la declaración realizada al parecer por el Primer Ministro francés, Sr. Lionel Jospin, en marzo de 2000 ...". Los Estados Unidos sostienen que esa afirmación no refleja consideración alguna de la evaluación del proyecto realizada por Francia para el A380 ni de las observaciones ICSS conexas formuladas por los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita. Los Estados Unidos solicitan que el párrafo 7.679 del informe provisional se modifique para reflejar la consideración de esas pruebas.[1571]

6.141 Las Comunidades Europeas sostienen que las observaciones ICSS a que los Estados Unidos hacen referencia en apoyo de su afirmación señalan que la evaluación crítica del proyecto realizada por Francia para el A380 estableció que el Gobierno francés *previó* la exportación o los ingresos de

[1569] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 20.
[1570] CE, observación sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 9.
[1571] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

exportación. Observan que el Grupo Especial ya ha tenido en cuenta esas observaciones en los párrafo 7.645-7.646 del informe provisional. Por consiguiente, piden al Grupo Especial que rechace la enmienda solicitada por los Estados Unidos.[1572]

6.142 Los Estados Unidos se apoyan en la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno francés para el A380 fundamentalmente en la misma forma en que se apoyan en la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno del Reino Unido para el A380, es decir, para apoyar dos de sus afirmaciones: i) que el Gobierno francés previó las exportaciones; y ii) que el Gobierno francés "vinculó" contractualmente el reembolso de la AEP/FEM a que Airbus realizara un número de ventas que necesariamente implicaba la exportación. El informe provisional hace referencia y examina el recurso de los Estados Unidos a la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno francés para el A380 en los párrafos 7.645 (nota 2741) (exportaciones previstas) y 7.672 (nota 2897) (supeditación a las exportaciones) del informe provisional. Además, los párrafos concretos de su apéndice ICSS que los Estados Unidos solicitan se reflejen en el párrafo 7.679 del informe provisional tratan de si el Gobierno francés previó las exportaciones. Esto, sin embargo, no es el objetivo del párrafo 7.679. En el párrafo 7.679 del informe provisional se evalúan las pruebas y argumentos presentados por los Estados Unidos que eran "adicionales" a los ya expuestos y abordados en los anteriores párrafos del informe provisional con respecto a la supeditación a las exportaciones. Habida cuenta de ello, declinamos introducir los cambios solicitados por los Estados Unidos, como hicimos con respecto a la solicitud de los Estados Unidos concerniente al párrafo 7.677 del informe provisional.[1573] No obstante, hemos modificado el párrafo 7.679 (ahora párrafo 7.685) para aclarar nuestras opiniones.

9. Párrafos 7.690-7.710

6.143 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que evalúe las alegaciones de supeditación *de jure* a las exportaciones formuladas por los Estados Unidos antes que sus alegaciones de supeditación *de facto*. Según las Comunidades Europeas, "no se pueden medir pruebas indirectas sobre la base de un criterio determinado sin comprender antes clara y exactamente cuál es ese criterio. En el presente caso, lo que hay que comprender exacta y claramente es lo que significa la supeditación *de jure*".[1574]

6.144 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han presentado ninguna explicación sobre qué aspectos de las alegaciones obligan al Grupo Especial a atenerse al orden de análisis que prefieren. Recuerdan que, como las Comunidades Europeas han reconocido a lo largo del presente procedimiento, el criterio jurídico aplicable a las alegaciones de supeditación *de jure* y *de facto* a las exportaciones es el mismo. En su opinión, no es preciso que el Grupo Especial realice primero un análisis de las alegaciones *de jure* para "comprender" el criterio que debe aplicar a las alegaciones *de facto*.[1575]

6.145 La petición de las Comunidades Europeas presupone que el criterio jurídico aplicable a las alegaciones de supeditación *de facto* a las exportaciones no puede determinarse sin determinar antes cuál es el criterio jurídico aplicable a las alegaciones de supeditación *de jure* a las exportaciones. Sin embargo, como observamos en el informe, el criterio jurídico aplicable a las alegaciones de supeditación *de jure* y *de facto* a las exportaciones con arreglo al párrafo 1 a) del artículo 3 del

[1572] CE, observación sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 9.
[1573] *Véase* el párrafo 6.139 *supra*.
[1574] CE, petición de reexamen intermedio, página 12.
[1575] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 57.

ICC suprimida donde se indica [***]

Acuerdo SMC es el mismo.[1576] La única diferencia entre los dos tipos de alegaciones radica en las pruebas en las que puede basarse su justificación. Observamos, además, que en otros procedimientos de solución de diferencias los grupos especiales que tuvieron ante sí alegaciones de supeditación *de facto* a las exportaciones no las evaluaron determinando en primer lugar cuál era el criterio jurídico aplicable a la supeditación *de jure* a las exportaciones, para después evaluar si los hechos que tenían ante sí satisfacían ese criterio. Es más, dado que el criterio jurídico es el mismo, a nuestro juicio tendría poco sentido hacer tal cosa. En consecuencia, denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

I. LA CUESTIÓN DE SI DETERMINADOS PRÉSTAMOS DEL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES A AIRBUS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC

1. Párrafos 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 y 7.875

6.146 Las Comunidades Europeas aducen que las actividades crediticias del BEI se caracterizan incorrectamente como actividades "no lucrativas" en los párrafos 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 y 7.875 del informe provisional. Según las Comunidades Europeas, todas las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí sólo confirman que el BEI es "una institución sin fines lucrativos". A juicio de las Comunidades Europeas, en ninguna parte de las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí se indica que las "actividades crediticias" del Banco son "no lucrativas". Las Comunidades Europeas aducen que en el informe provisional se confunde la naturaleza no lucrativa del BEI en cuanto que *institución* con la naturaleza de sus *actividades crediticias*. Por consiguiente piden al Grupo Especial que rectifique este supuesto error de evaluación en los párrafos pertinentes.[1577]

6.147 Los Estados Unidos consideran que las peticiones de las Comunidades Europeas se basan en una lectura sumamente selectiva del informe provisional y de las pruebas pertinentes. Hacen referencia a varios elementos de prueba examinados por el Grupo Especial que a su juicio demuestran que los tipos de interés cobrados a los clientes del BEI sólo cubren los costos de los empréstitos y operaciones del BEI, pero no arrojan ningún beneficio, y que, combinados, llevaron al Grupo Especial a concluir, en el párrafo 7.747 del informe provisional, que los préstamos del BEI no son de carácter comercial.[1578]

6.148 Nuestra constatación relativa a si las pruebas sobre la naturaleza y función del BEI (que comienza en el párrafo 7.741 del informe provisional) demuestran que los préstamos del BEI se conceden a tipos de interés no comerciales figura en el párrafo 7.747 del informe provisional. Ese párrafo no saca conclusiones sobre si las actividades crediticias del BEI son o no de carácter lucrativo. Antes bien, concluye que "... los datos que hemos examinado en relación con la naturaleza de las actividades crediticias del BEI (y especialmente su carácter no lucrativo) respaldan indirectamente la idea de que la rentabilidad que el Banco obtiene de los préstamos que concede a sus clientes (incluidos los impugnados por los Estados Unidos en la presente diferencia) es inferior a la que habría tratado de obtener un prestamista comercial, por lo que se otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC". Ocho de los restantes nueve párrafos identificados por las Comunidades Europeas hacen referencia a las constataciones relativas a la "naturaleza de las actividades crediticias del BEI" que figuran en el párrafo 7.747 del informe provisional, a saber, que los datos de que dispuso el Grupo Especial respaldan indirectamente la opinión de que los préstamos

[1576] *Véase infra*, párrafos 7.696-7.701 (correspondientes a los párrafos 7.690-7.695 del informe provisional).
[1577] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 12 y 13.
[1578] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 58-60.

ICC suprimida donde se indica [***]

del BEI se conceden a tipos de interés no comerciales. Por tanto, contrariamente a la opinión de las Comunidades Europeas de que los 10 párrafos citados hacen referencia a las *actividades crediticias* de carácter no lucrativo del BEI, sólo en el párrafo 7.744 del informe provisional se describen expresamente las *actividades crediticias* del BEI como actividades no lucrativas.

6.149 A nuestro juicio, aunque es cierto que no hay pruebas que caractericen expresamente las *actividades crediticias* del BEI como actividades de carácter no lucrativo, las pruebas que se han presentado sugieren claramente que así es. A ese respecto tomamos nota especialmente de las Pruebas documentales 160 y 151 de los Estados Unidos (ambas citadas en el informe provisional). En ambas Pruebas documentales, declaraciones del BEI indican que éste, en cuanto "institución con fines no lucrativos" puede transferir los beneficios de su capacidad para conseguir fondos en los mercados de capital a niveles de clasificación crediticia AAA a sus clientes a "tipos muy favorables". Las declaraciones explican que los tipos de interés cobrados sólo incluyen "un pequeño margen {por encima del costo de sus empréstitos} para cubrir gastos operativos", a saber, "gastos administrativos y de otro tipo". Así pues, al describir el nivel de interés cobrado sobre sus préstamos a clientes, el BEI no hace referencia alguna a beneficios. Por el contrario, las declaraciones del BEI indican que los tipos de interés cobrados a los clientes sólo cubren los costos. Esto es compatible con el artículo 19 de los Estatutos del BEI, que dispone lo siguiente:

> "Los tipos de interés de los préstamos que conceda el Banco, así como las comisiones y demás cargas, habrán de adaptarse a las condiciones que prevalezcan en el mercado de capitales y deberán calcularse de manera que los ingresos que resulten de los mismos permitan al Banco hacer frente a sus obligaciones, cubrir sus gastos y riesgos y constituir un fondo de reserva de conformidad con el artículo 24."[1579]

6.150 Aunque las Comunidades Europeas rechazan a la caracterización de las actividades crediticias del BEI como actividades "no lucrativas", en ninguna etapa del presente procedimiento han afirmado que el BEI incluye un margen *de beneficio* en los tipos de interés cobrados sobre los préstamos a sus clientes. Tampoco han hecho las Comunidades Europeas referencia a pruebas sometidas a nuestra consideración que pudieran justificar tal afirmación. Es cierto que el BEI, además de cubrir los gastos, también tiene, según el artículo 19 de sus Estatutos, que "constituir un fondo de reserva". Durante el presente procedimiento, las Comunidades Europeas explicaron que "si la reserva del BEI se reduce (por ejemplo como consecuencia de pérdidas de préstamos y/o la utilización de fondos depositados en el fondo de reserva del BEI para financiar un aumento de capital), cabe la posibilidad de que el BEI tenga que aumentar su tipo de interés para velar por el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden en virtud del artículo 24 de sus Estatutos, que requiere que constituya un fondo de reserva del 10 por ciento".[1580] Por tanto, los tipos de interés cobrados por el BEI sobre sus préstamos, además de cubrir sus costos, también pueden contener un margen para su fondo de reserva. No obstante, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que pudiera considerarse que ese margen para el fondo de reserva es un margen de beneficio, de la propia descripción de las Comunidades Europeas se deduce claramente que no siempre se incluirá en el tipo de interés cobrado por el BEI.

6.151 Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que se enmienden los párrafos 7.744, 7.747, 7.781, 7.795, 7.814, 7.854, 7.856, 7.857, 7.862 y 7.875 del informe provisional. Sin embargo, hemos modificado el párrafo 7.744 (ahora párrafo 7.750) para reflejar con más exactitud las pruebas.

[1579] CE - Prueba documental 157.
[1580] CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

2. Párrafo 7.753 y nota 3041

6.152 Las Comunidades Europeas solicitan que se suprima la última frase de la nota 3041 del informe provisional, en la cual, sostienen, el Grupo Especial "especuló" que los fondos utilizados para financiar el préstamos de 2002 a EADS podían perfectamente proceder del mercado de bonos en eurodólares.[1581]

6.153 Los Estados Unidos consideran que la declaración en cuestión refleja un ejercicio adecuado de las facultades discrecionales del Grupo Especial para evaluar las pruebas, y que en consecuencia no debe suprimirse, como solicitan las Comunidades Europeas. Pese a ello, los Estados Unidos sugieren que la nota 3041 del informe provisional podría modificarse para aclarar que la declaración que figura en la última frase, aunque no se basa en pruebas que atañen concretamente al razonamiento formulado, es una inferencia que puede sacarse adecuadamente de las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí.[1582]

6.154 En el párrafo 7.753 del informe provisional examinamos la pertinencia del índice de bonos en eurodólares en que los Estados Unidos se apoyaron para calcular los tipos de interés de referencia en el mercado para el préstamo de 2002 a EADS. La nota 3041 del informe provisional refleja un aspecto de nuestra opinión relativa a esa cuestión, y en consecuencia declinamos introducir el cambio solicitado.

3. Párrafos 7.760 y 7.779

6.155 Las Comunidades Europeas solicitan que se supriman las referencias a obligaciones y costos "específicos respecto del proyecto" en los párrafos 7.760 y 7.779 del informe provisional. Según las Comunidades Europeas, en sus comunicaciones sobre las obligaciones y costos a que hacen referencia esos párrafos se utilizó la expresión "relacionados con el proyecto". Las Comunidades Europeas aducen además que la palabra "específico" tiene un sentido muy concreto en el contexto del Acuerdo SMC, como consecuencia de lo cual el término utilizado en el informe provisional podría dar lugar a malentendidos.[1583]

6.156 Los Estados Unidos sostienen que el cambio de términos solicitado por las Comunidades Europeas no reflejaría con exactitud la naturaleza de esas obligaciones y costos, por lo que no está justificado. En consecuencia, piden al Grupo Especial que rechace los cambios propuestos.[1584]

6.157 Reconocemos que, globalmente, las Comunidades Europeas no utilizaron la expresión "específicos respecto del proyecto", sino más bien la expresión "relacionados con el proyecto" en sus comunicaciones al describir los costos "adicionales" que, aducen, se asumen en relación con la financiación del BEI. No obstante, en respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas explicaron que los costos asociados a la financiación del BEI eran adicionales a aquellos que se asumen con instrumentos de financiación mediante bonos, porque estos últimos "se hacían para 'fines generales de la empresa' y no eran específicos respecto del proyecto". Así pues, aunque por lo general las Comunidades Europeas describieron los costos en cuestión como "relacionados con el proyecto", al compararlos con los costos asociados a los instrumentos de deuda utilizados por los Estados Unidos para establecer los tipos de interés de referencia en el mercado propuestos, también los describieron indirectamente como costos "específicos respecto del proyecto". Habida cuenta de ello, hemos sustituido la expresión "específicos respecto del proyecto" por la

[1581] CE, petición de reexamen intermedio, página 13.
[1582] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 61-65.
[1583] CE, petición de reexamen intermedio, página 13.
[1584] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 66-68.

ICC suprimida donde se indica [***]

expresión "relacionados con el proyecto" en los párrafos 7.760 y 7.779 (ahora párrafos 7.766 y 7.785), salvo cuando la primera se utiliza en el contexto de la explicación del argumento de las Comunidades Europeas relativo a los costos relacionados con la financiación mediante bonos.

4. Párrafos 7.783, 7.791 y 7.793

6.158 Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la conclusión, expuesta en el párrafo 7.791 del informe provisional, de que *una* de las finalidades de una comisión por compromiso de recursos es compensar al prestamista por el riesgo de que la clasificación crediticia del prestatario se deteriore entre el momento en que se fija el tipo de interés en un contrato de préstamo y el momento en que se desembolsan los fondos a ese prestatario. Según las Comunidades Europeas, las pruebas que el Grupo Especial tiene ante sí, así como la posición de las Comunidades Europeas, sólo confirmaban que una comisión por compromiso de recursos se pide a cambio de inmovilizar el capital del prestamista y compensar a éste por comprometerse a prestar. Por tanto, las Comunidades Europeas afirman que no hay relación alguna entre la comisión por compromiso de recursos y la evolución de la solvencia del prestatario. A su juicio, una comisión por compromiso de recursos está relacionada con las limitaciones de liquidez del prestamista, no con la clasificación crediticia del prestatario.[1585]

6.159 Los Estados Unidos sostienen que la petición de las Comunidades Europeas no está justificada. Señalan que tanto el informe de NERA sobre el BEI como Brealey y Myers respaldan la opinión de que las comisiones por compromiso de recursos tienen por objeto compensar a los prestamistas por comprometerse, en el momento de la conclusión de un contrato de préstamo, a proporcionar financiación en una fecha posterior a tipos de interés que reflejan, entre otras cosas, la solvencia del prestatario en el momento en que se concluyó el contrato de préstamo. Por tanto, los Estados Unidos sugieren que si el Grupo Especial decidiera introducir algún cambio en los párrafos pertinentes, sólo debería ser para eliminar cualquier referencia a que las Comunidades Europeas están de acuerdo con esta proposición.[1586]

6.160 Durante las actuaciones de esta diferencia, las Comunidades Europeas, cuando se les pidió que detallaran su opinión sobre el sentido de "comisión por compromiso de recursos", recurrieron al mismo pasaje del texto de Brealey y Myers en que se apoyaron los Estados Unidos.[1587] En ese pasaje, que también informó nuestra propia interpretación, se explica que una comisión por compromiso de recursos es un costo extraordinario cobrado por los bancos a cambio del cual un prestatario:

> "recibe una valiosa opción: tiene acceso garantizado al dinero del banco con un margen fijo sobre el nivel general de los tipos de interés. Esto equivale a una opción de venta, porque la empresa puede vender su deuda al banco en condiciones fijas aunque su propia solvencia se deteriore o el costo de los créditos aumente". (sin subrayar en el original)

A nuestro entender, este pasaje sugiere que una comisión por compromiso de recursos no sólo está relacionada con el riesgo asociado a las "limitaciones de liquidez" de un prestamista ("costo de los créditos"), como las Comunidades Europeas aducen ahora, sino también con la solvencia del prestatario. Además, al explicar que una comisión por compromiso de recursos es un costo "asociado a préstamos comerciales que garantizan a las entidades prestatarias el acceso inmediato al dinero del banco prestamista 'con un margen fijo sobre el nivel general de los tipos de interés'", las Comunidades Europeas observaron lo siguiente:

[1585] CE, petición de reexamen intermedio, página 13.
[1586] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 69-72.
[1587] CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

> "En contraste con los tipos de préstamos examinados por Brealey, los préstamos del BEI impugnados concedidos en virtud de contratos de 'interés variable' no garantizan el acceso de las entidades a fondos del BEI con un margen fijo sobre un nivel general de interés. Esto es cierto con independencia de que la 'solvencia' del prestatario se 'deteriore' o no, o de que 'el costo de los créditos aumente'."[1588]

6.161 Por tanto, aunque las Comunidades Europeas adujeron que es normal que se cobren comisiones por compromiso de recursos cuando se ofrece a una entidad prestataria "acceso inmediato" a un préstamo "con un margen fijo sobre el nivel general de los tipos de interés", no está ni mucho menos claro, sobre la base de los argumentos presentados durante las actuaciones, que las Comunidades Europeas no consideraran que esas comisiones, al menos en parte, compensaran el riesgo de que la calificación crediticia del prestatario pudiera deteriorarse, *además* de la posibilidad de que el costo de los créditos para el banco pudiera aumentar.

6.162 No obstante, como las Comunidades Europeas han aclarado ahora su argumento a este respecto, hemos introducido cambios en los párrafos 7.784, 7.791 y 7.793 (ahora párrafos 7.790, 7.797 y 7.799) para reflejar con exactitud su posición. A pesar de esta aclaración, hemos mantenido sin cambios nuestra conclusión global sobre la finalidad de una comisión por compromiso de recursos.

5. Párrafos 7.733-7.833

6.163 Las Comunidades Europeas expresan su desacuerdo con el análisis del beneficio y los puntos de referencia para los préstamos del BEI que figura en los párrafos 7.733 a 7.883 del informe provisional. Sostienen que las pruebas que presentaron fueron desestimadas erróneamente, y que se atribuyó injustificablemente mayor credibilidad y peso a los puntos de referencia propuestos por los Estados Unidos.[1589] Aparte de esa declaración, las Comunidades Europeas no han identificado ningún error concreto en el informe provisional, ni pedido cambios específicos del texto de alguno de los párrafos pertinentes.

6.164 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre este aspecto de la petición de reexamen intermedio presentada por las Comunidades Europeas.

6.165 Dado que la ponderación de las pruebas, incluida su credibilidad, es competencia del Grupo Especial, y a falta de argumentos fundamentados que respalden solicitudes específicas de las Comunidades Europeas, estimamos que no es preciso introducir cambio alguno en respuesta a las observaciones de las Comunidades Europeas a este respecto.

6. Párrafo 7.966

6.166 Las Comunidades Europeas solicitan que las palabras "no estaría" y "redundaría" que figuran en la última frase del párrafo 7.966 del informe provisional se sustituyan por las palabras "podrá no estar" y "podrá redundar" con objeto de velar por lo que en su opinión sería la coherencia entre los análisis hechos en los párrafos 7.966 y 7.963 del informe provisional.[1590]

6.167 Los Estados Unidos consideran que la petición de las Comunidades Europeas parece estar basada en una comprensión errónea del razonamiento del Grupo Especial. Según los Estados Unidos,

---

[1588] CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial. (sin subrayar en el original; no se reproducen las notas de pie de página)

[1589] CE, petición de reexamen intermedio, página 13.

[1590] CE, petición de reexamen intermedio, página 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

los análisis expuestos en los párrafos 7.966 y 7.963 del informe provisional no plantean ningún problema de coherencia.[1591]

6.168 Nos parece útil modificar la explicación que figura en el párrafo 7.966 del informe provisional para evitar cualquier confusión sobre nuestras opiniones. Con ese fin hemos revisado el párrafo 7.966 (ahora párrafos 7.792-7.793), si bien no en los términos propuestos por las Comunidades Europeas.

7. Párrafos 7.983-7.984 y 7.987-7.989

6.169 Los Estados Unidos consideran que el Grupo Especial podría contribuir a la resolución positiva de esta diferencia formulando constataciones subsidiarias que completen el análisis de la especificidad en el supuesto de que, como propusieron los Estados Unidos, las "cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones", y la "utilización predominante" deban examinarse a la luz del programa i2i.[1592]

6.170 Las Comunidades Europeas se oponen a la petición de los Estados Unidos, observando que el Grupo Especial ya ha abordado y evaluado concienzudamente los argumentos y afirmaciones fácticas de los Estados Unidos sobre esta cuestión. Sostienen que el Grupo Especial, sobre la base de esa evaluación, ha concluido que el i2i no era un "programa", y no constituía una base adecuada para el análisis de la especificidad en el contexto del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[1593]

6.171 La afirmación de los Estados Unidos de que el i2i es el "programa" pertinente a efectos de realizar un análisis de la especificidad *de facto* en el marco del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC se describe y evalúa en los párrafos 7.971 a 7.982 del informe provisional. Nuestra conclusión deja poco o ningún margen para dudar de que rechazamos la afirmación de los Estados Unidos. Éstos afirman que las constataciones subsidiarias contribuirían a una resolución positiva de la diferencia, pero no han explicado en qué modo esas constataciones subsidiarias tendrían ese efecto.[1594] Habida cuenta de ello, estimamos que no es necesario preparar constataciones subsidiarias sobre esta cuestión, y denegamos la petición de los Estados Unidos de que lo hagamos.

8. Párrafos 7.983, 7.987 y 7.998

6.172 Las Comunidades Europeas proponen que se inserte una nueva nota de pie de página en los párrafos 7.983, 7.987 y 7.998 del informe provisional para dar más respaldo a las observaciones que figuran en esos párrafos.[1595]

6.173 Los Estados Unidos consideran que el texto propuesto por las Comunidades Europeas no tiene fundamento en la evaluación de la especificidad realizada por el Grupo Especial con arreglo al párrafo 1 c) del artículo 2 ni en las pruebas que figuran en el expediente, y ni siquiera en el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Sostienen asimismo que las propias comunicaciones de

[1591] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 73-76.
[1592] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 22.
[1593] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 10.
[1594] Suponiendo que lo que preocupa a los Estados Unidos es la capacidad del Órgano de Apelación para "completar el análisis" en caso de que revoque la constatación del Grupo Especial y considere que el i2i es el "programa" pertinente, en los párrafos 7.971 a 7.982 del informe provisional se examinan, a nuestro juicio, hechos suficientes para que pueda hacerlo.
[1595] CE, petición de reexamen intermedio, página 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

las Comunidades Europeas no justifican el texto que solicitan se añada a los párrafos 7.983, 7.987 y 7.998 del informe provisional.[1596]

6.174 A nuestro juicio, no hay necesidad de añadir el texto propuesto a los párrafos 7.983, 7.987 y 7.998 del informe provisional a fin de fortalecer las observaciones que figuran en ellos, y en consecuencia denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

9. Párrafo 7.996

6.175 Las Comunidades Europeas afirman que las cuantías de financiación a que se hace referencia en el párrafo 7.996 y la nota 3449 del informe provisional (donde se citan las Pruebas documentales 176 a 181 de los Estados Unidos) aluden a cantidades de financiación "firmadas" dentro de las Comunidades Europeas, y no a "cantidades de financiación desembolsadas".[1597]

6.176 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba que respalde las afirmaciones que ahora hacen, y observan que no tienen derecho a introducir nuevas pruebas en la etapa intermedia de reexamen del presente procedimiento.[1598]

6.177 Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que la posición de las Comunidades Europeas representa una afirmación sin pruebas justificativas. Pese a ello, sin modificar el texto del párrafo 7.996 (ahora párrafo 7.1003), nos parece útil insertar una nota de pie de página en el pasaje pertinente para reflejar la afirmación de las Comunidades Europeas.

J. LA CUESTIÓN DE SI LOS GOBIERNOS DE ALEMANIA, FRANCIA, EL REINO UNIDO Y ESPAÑA HAN SUBVENCIONADO A AIRBUS PROPORCIONANDO INFRAESTRUCTURA Y DONACIONES RELACIONADAS CON LA INFRAESTRUCTURA

1. Párrafos 7.1012 y 7.1035

6.178 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que enmiende su descripción del argumento de las Comunidades Europeas concerniente a la evaluación de la infraestructura general que figura en los párrafos 7.1012 y 7.1035 del informe provisional para reflejar con más exactitud ese argumento tal como se presentó, y se remiten a ese respecto al párrafo 340 de su Segunda comunicación escrita.[1599]

6.179 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta solicitud de las Comunidades Europeas.

6.180 El cambio propuesto por las Comunidades Europeas modificaría nuestra paráfrasis de su argumento incorporando el texto concretamente utilizado en su Segunda comunicación escrita, que es la fuente a que se hace referencia en las notas pertinentes. Por consiguiente, aceptamos la petición de las Comunidades Europeas, y hemos modificado el texto pertinente en los párrafos 7.1012 y 7.1035 (ahora párrafos 7.1019 y 7.1042, respectivamente).

2. Párrafo 7.1036

6.181 Las Comunidades Europeas solicitan también, remitiéndose a sus observaciones sobre los párrafos 7.1012 y 7.1035 del informe provisional, que el Grupo Especial enmiende el párrafo 7.1036

[1596] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 77-82.
[1597] CE, petición de reexamen intermedio, página 14.
[1598] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 83.
[1599] CE, petición de reexamen intermedio, página 15.

ICC suprimida donde se indica [***]

de dicho informe suprimiendo las palabras "proposición con la que ambas partes parecen estar de acuerdo".[1600]

6.182 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que deniegue esta petición de las Comunidades Europeas, y afirman que no hay en las observaciones a que se hace referencia nada que respaldaría una constatación de que las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la idea de que no hay una infraestructura que sea intrínsecamente "general".[1601] Los Estados Unidos observan además que las Comunidades Europeas no objetan la frase final de la nota 3529 del informe provisional, que acompaña a la frase que sí objetan. En esa nota se indica que el Grupo Especial entiende que las Comunidades Europeas no aducen que determinados tipos de infraestructura son generales *per se*, y que las Comunidades Europeas aducen que para determinar si una infraestructura es "general" deben tenerse en cuenta tres factores, y que el tipo de infraestructura sólo es uno de esos tres.

6.183 A nuestro juicio, el mero hecho de que las Comunidades Europeas propugnen un planteamiento en dos etapas para determinar si las limitaciones del uso de la infraestructura son pertinentes para establecer si ésta es general no demuestra que estén en desacuerdo con la proposición de que no hay ninguna infraestructura que sea intrínsecamente "general". Las Comunidades Europeas no hacen referencia a ninguna comunicación o argumento presentados durante el procedimiento que pudieran demostrar su desacuerdo con esa proposición. Además, las Comunidades Europeas aducen que el término "infraestructura" significa "los bienes y servicios básicos de una sociedad que sustentan su actividad económica", y que la "infraestructura general" es la proporcionada para beneficiar al público en general, donde el bien o servicio es accesible para el público en general, o cuando "habilita" a los miembros del público en general, con lo cual cumple un objetivo de política pública.[1602] Las Comunidades Europeas aducen que para determinar si la infraestructura es "general" es preciso tener en cuenta tres factores:

> "i) el contenido de la acción del gobierno relativa a obras, instalaciones y servicios básicos necesarios para apoyar tanto el desarrollo social como el económico; ii) los objetivos de política pública que tienen y iii) su asignación para el uso público, ya sea porque son accesibles al público, porque permiten el acceso a ellos de los miembros del público en general o porque proporcionan bienes comunes al público".[1603]

Sobre esta base de lo que antecede, nos parece claro que las Comunidades Europeas no adujeron que la *naturaleza* de la infraestructura es determinante de si es general. Por tanto, mantenemos nuestra interpretación de la posición de las Comunidades Europeas en el sentido de que aparentemente están de acuerdo con la proposición de que no hay ninguna infraestructura que sea intrínsecamente "general" *per se*, y rechazamos la enmienda solicitada.

3. Párrafo 7.1044, nota 3547

6.184 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que enmiende su descripción de los hechos concernientes a la ampliación de los diques existentes y la construcción de nuevos diques que figura en la nota 3547 al párrafo 7.1044 del informe provisional para reflejar las afirmaciones fácticas de las Comunidades Europeas.[1604]

[1600] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 15 y 16.
[1601] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 84-88.
[1602] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 716.
[1603] CE, respuesta a las preguntas 90, 186 y 221 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 724.
[1604] CE, petición de reexamen intermedio, página 16.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.185 Los Estados Unidos no comentaron este aspecto de las observaciones de las Comunidades Europeas.

6.186 Las Comunidades Europeas desean que en la descripción que el Grupo Especial hace de los antecedentes fácticos del proyecto del Mühlenberger Loch se incluyan sus afirmaciones de que la ampliación de los diques existentes y la construcción de nuevos diques alrededor de las instalaciones de Airbus existentes y la tierra recuperada "eran parte del programa federal y regional de protección contra las inundaciones para la totalidad el río Elba en el período 2002-2012. El programa, que comenzó a principios del decenio de 1990, requería que las autoridades mejorasen los diques existentes".[1605] Sin embargo, las Comunidades Europeas no citan pruebas que justifiquen esas aseveraciones. En el párrafo 756 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, donde esas aseveraciones se hacen por primera vez, se citan sus Pruebas documentales 545 y 549, si bien no para apoyar concretamente estas afirmaciones de hecho. En cualquier caso, ninguno de esos documentos hace referencia al programa federal y regional de protección contra las inundaciones, ni vincula los trabajos emprendidos en la zona del Mühlenberger Loch con cualesquiera mejoras requeridas para proteger contra las inundaciones en la zona. De hecho, ambos documentos indican que la mayoría de las medidas de protección contra las inundaciones, cuando no todas ellas, resultaron necesarias como consecuencia del proyecto de recuperación de tierras. Por tanto, aunque no dudamos que los trabajos se emprendieron en forma compatible con la necesidad de protección contra las inundaciones en la zona y respetando los criterios aplicables, y que se realizaron de manera coherente con el programa general de protección contra las inundaciones, no vemos fundamento para las conclusiones propuestas por las Comunidades Europeas, y en consecuencia denegamos este aspecto de su petición.

4. Párrafo 7.1059

6.187 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que enmiende el párrafo 7.1059 del informe provisional añadiendo una nota en la que se describa al Comité de expertos en bienes raíces de Hamburgo, y concretamente su independencia y autonomía, y afirman que esto guardaría proporción con la descripción que el Grupo Especial hace de los expertos en bienes raíces de los Estados Unidos en la nota 3560 al párrafo 7.1048 del informe provisional.[1606]

6.188 Los Estados Unidos observan que a su entender el hecho de que el Grupo Especial no incluyera las afirmaciones de las Comunidades Europeas a este respecto refleja que no eran pertinentes para el análisis definitivo del Grupo Especial.[1607] No se oponen concretamente a la petición de las Comunidades Europeas, pero solicitan al Grupo Especial que, si la acepta, indique claramente que esos son los argumentos de las Comunidades Europeas, no hechos indiscutidos, y haga referencia además a los argumentos en contrario de los Estados Unidos que figuran en los párrafos 365-371 de su Segunda comunicación escrita.

6.189 Aceptamos parcialmente la petición de las Comunidades Europeas añadiendo una nota al párrafo 7.1059 (ahora párrafo 7.1066) en la que se describe la función del Comité de expertos. Sin embargo, no hemos incluido las afirmaciones de las Comunidades Europeas sobre la independencia y autonomía del Comité de expertos, que los Estados Unidos negaron concretamente, y sobre las que no hemos hecho constataciones.

[1605] CE, petición de reexamen intermedio, página 16.
[1606] CE, petición de reexamen intermedio, página 16.
[1607] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 90.

ICC suprimida donde se indica [***]

5. Párrafo 7.1061

6.190 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que añada al final del párrafo 7.1061 del informe provisional una frase en la que se resuma el argumento de las Comunidades Europeas sobre posibles rendimientos distintos de la renta que justificaron la inversión de Hamburgo en la creación de los terrenos.[1608]

6.191 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre este aspecto de la petición de las Comunidades Europeas.

6.192 Hemos añadido al párrafo 7.1061 (ahora párrafo 7.1069) una frase en la que se resumen los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto, que ya se reflejaron parcialmente en el párrafo 7.1055 del informe provisional (ahora párrafo 7.1062 *infra*), si bien términos distintos de los propuestos por las Comunidades Europeas.

6. Párrafo 7.1080

6.193 Las Comunidades Europeas piden una enmienda del párrafo 7.1080 del informe provisional para que refleje más plenamente su argumento de que la cuantía que los Estados Unidos afirmaron que las autoridades de Hamburgo invirtieron en la creación de terrenos en el Mühlenberger Loch era una primera estimación, y que los costos globales fueron menores, indicando pruebas específicas utilizadas a este respecto, haciendo referencia en una nota a CE - Prueba documental 548, y añadiendo entre paréntesis una indicación de que esos eran los costos totales previsibles en 2006.[1609]

6.194 Los Estados Unidos consideran que la primera parte de la petición de las Comunidades Europeas es innecesaria, ya que el Grupo Especial rechazó la estimación citada por las Comunidades Europeas por considerar que no representaba todos los costos pertinentes.[1610] Piden además al Grupo Especial que si acepta la primera parte de la petición de las Comunidades Europeas incluya también una explicación más detallada del argumento de los Estados Unidos y de las pruebas utilizadas a este respecto.[1611] Por último, los Estados Unidos se oponen a la segunda parte de la petición de las Comunidades Europeas, afirmando que su aseveración es nueva y que las Comunidades Europeas no han presentado pruebas que la justifiquen.

6.195 Hemos modificado el párrafo 7.1080 (ahora párrafo 7.1088) para reflejar más plenamente los argumentos de ambas partes y las pruebas utilizadas por ellas, si bien en términos distintos de los sugeridos por cada una de las partes.

7. Párrafo 7.1087

6.196 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que enmiende la segunda frase del párrafo 7.1087 del informe provisional para reflejar la "igual importancia" que las Comunidades Europeas afirman atribuyeron a los dos aspectos de su argumento examinado en ese párrafo.[1612]

6.197 Los Estados Unidos se oponen a la petición de las Comunidades Europeas, afirmando que la frase en cuestión refleja la caracterización por el Grupo Especial de la medida en que las Comunidades Europeas se apoyan en un argumento específico, y que las Comunidades Europeas,

[1608] CE, petición de reexamen intermedio, página 16.
[1609] CE, petición de reexamen intermedio, página 16.
[1610] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 93.
[1611] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 94.
[1612] CE, petición de reexamen intermedio, página 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

aunque tal vez no estén de acuerdo con esa caracterización, no han dado ninguna explicación de por qué a su juicio no está justificada.[1613]

6.198 La frase que las Comunidades Europeas piden que se enmiende describe claramente la manera en que entendemos hasta qué punto las Comunidades Europeas se apoyan en la opinión de que la recuperación de terrenos es una tarea gubernamental. Como las Comunidades Europeas no han presentado ahora ningún argumento, ni se refieren a alguno formulado anteriormente, que pudiera sugerir que nuestra interpretación a este respecto no está justificada, denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

8. Párrafo 7.1086, nota 3652

6.199 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que enmiende la nota 3652 del informe provisional para reflejar la fuente adecuada, y que complemente el texto de la nota para reflejar más plenamente el argumento de las Comunidades Europeas.[1614]

6.200 Los Estados Unidos no comentaron este aspecto de las observaciones de las Comunidades Europeas.

6.201 Las Comunidades Europeas tienen razón en que la nota, tal como se redactó originalmente, cita una fuente equivocada. El texto que las Comunidades Europeas desean que se añada a la nota se basa en la fuente correcta que debería haberse citado, y en consecuencia refleja el argumento de las Comunidades Europeas tal como se presentó originalmente. Por consiguiente, aceptamos la petición de las Comunidades Europeas, y hemos enmendado la nota 3652 (ahora nota 4004) para hacer referencia a la fuente adecuada y añadiendo texto adicional.

9. Párrafo 7.1087, nota 3655

6.202 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que complemente la nota 3655 del informe provisional para citar los párrafos 1.079-1.089 de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas, además de la referencia citada.[1615]

6.203 Los Estados Unidos se oponen a esta solicitud, afirmando que los párrafos a los que las Comunidades Europeas desean que se añada una referencia no atañen a si la recuperación de terrenos otorgó un beneficio en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 1 del Acuerdo SMC, sino a los efectos desfavorables causados por el suministro de la infraestructura en cuestión, y destacan la ubicación de esos párrafos en la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas y la ubicación del examen de esos párrafos por el Grupo Especial en su informe provisional.

6.204 Las Comunidades Europeas no han justificado su solicitud. La referencia que figura en la nota 3655 del informe provisional es la fuente específica del texto citado en el párrafo 7.1087 del informe provisional, al que corresponde la nota. Además, estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que los párrafos a que las Comunidades Europeas hacen referencia no abordan la cuestión del beneficio, que es el objeto de esta sección del informe provisional, y en consecuencia no son pertinentes para el análisis del Grupo Especial al respecto. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

[1613] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 98.
[1614] CE, petición de reexamen intermedio, página 17.
[1615] CE, petición de reexamen intermedio, página 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

10. Párrafo 7.1120

6.205 Las Comunidades Europeas discrepan de la conclusión del Grupo Especial, expuesta en el párrafo 7.1120 del informe provisional, de que el costo de la ampliación de la pista de aterrizaje fue de 40 millones de marcos alemanes, y aducen que no aceptaron la cuantía de 40 millones de marcos alemanes "como una estimación acertada" del costo de la ampliación de la pista de aterrizaje. Sostienen que en el expediente hay pruebas de que el costo real de la ampliación de la pista de aterrizaje fue mucho menor. Por consiguiente, piden al Grupo Especial que reexamine las pruebas sobre esta cuestión que figuran en el expediente, y concluya que la ciudad de Bremen realmente pagó **[***]**, o al menos una cantidad no superior a **[***]**.[1616]

6.206 Los Estados Unidos se oponen a la petición de las Comunidades Europeas a este respecto, afirmando que la declaración de que las partes no están en desacuerdo sobre la exactitud de la cifra de 40 millones de marcos alemanes como estimación del costo de la ampliación de la pista de aterrizaje es correcta como cuestión de hecho.[1617]

6.207 Nuestra conclusión, expuesta en el párrafo 7.1120 del informe provisional, no fue que las Comunidades Europeas aceptaron la cuantía de 40 millones de marcos alemanes como costo de la ampliación de la pista de aterrizaje, sino simplemente que las Comunidades Europeas no cuestionaron que esa cifra representaba los gastos previstos, es decir, una estimación acertada del costo de la ampliación de la pista de aterrizaje en la fecha de dicha estimación. Seguimos creyendo que las Comunidades Europeas no cuestionan la exactitud de esa cifra como *estimación* en aquel momento del costo de la ampliación de la pista de aterrizaje. Las Comunidades Europeas adujeron, y mantienen, que la estimación resultó errónea, y que el costo real de la ampliación de la pista de aterrizaje representó una cuantía distinta y menor. Examinamos esos argumentos y concluimos que las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas no demostraban cuáles fueron los costos reales de la ampliación de la pista de aterrizaje únicamente, diferenciándolos de otros aspectos del proyecto. Por consiguiente, aceptamos la cuantía estimada en lugar de la que las Comunidades Europeas afirmaron representaba el costo real, a efectos de nuestro análisis.

6.208 Al aducir que debemos revisar nuestras constataciones tal como se exponen en el párrafo 7.1120 del informe provisional, las Comunidades Europeas reiteran su argumento, que rechazamos en el informe provisional, apoyándose en las mismas Pruebas documentales, y sin sugerir un nuevo análisis pertinente. A primera vista, CE - Pruebas documentales 621 y 622 son, respectivamente, extractos sin fecha de 1) un plan presupuestario en el que figuran cantidades cargadas a una cuenta de gastos en 1988, cantidades presupuestadas para 1989 y 1990, y cantidades comprometidas para 1990 y 2) una exposición general de la ciudad de Bremen en la que se muestran pagos efectivos para la "reubicación del río Ochtun/ampliación de la pista de aterrizaje" entre 1987 y 1994. Dado que este último documento no distingue entre las cantidades gastadas para la ampliación de la pista de aterrizaje, que es la medida en litigio en esta diferencia, las cantidades gastadas para la restauración de la pista de aterrizaje, y las gastadas para otros aspectos de este proyecto, no es a nuestro juicio suficiente para justificar el argumento de las Comunidades Europeas sobre el costo real de la ampliación de la pista de aterrizaje. Y dado que el primer documento no muestra los gastos reales de la ampliación de la pista de aterrizaje, sino una combinación de cantidades cargadas a una cuenta de gastos para 1988, cantidades presupuestadas para 1989 y 1990, y compromisos para 1990, tampoco es suficiente para justificar el argumento de las Comunidades Europeas sobre el costo real de la ampliación. Además, las cifras que figuran en las columnas tituladas "compromisos" "presupuestados" y "cargados a una cuenta de gastos" en CE - Prueba documental 621 no suman el total a que se hace referencia en el encabezamiento de la nota como

[1616] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 17 y 18.
[1617] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 100-102.

ICC suprimida donde se indica [***]

costos totales de la ampliación. Aunque las Comunidades Europeas aducen que las pruebas demuestran que las cantidades totales cargadas a la cuenta de gastos fueron inferiores a la cantidad estimada, las pruebas que tenemos ante nosotros simplemente no nos permiten llegar a una conclusión sobre la cantidad realmente cargada. Concluimos, por consiguiente, que no hay en el argumento de las Comunidades Europeas tal como se formula ahora, ni en las pruebas en que se apoyan, nada que demuestre la cuantía real de los gastos de la ampliación de la pista de aterrizaje, y en consecuencia denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que reexaminemos las pruebas y cambiemos nuestra conclusión.

6.209 Reconocemos, no obstante, que las palabras "estimación acertada" no están claras en su contexto, dada la afirmación de las Comunidades Europeas de que los costos reales fueron inferiores, lo que implica que la estimación no fue "acertada", ya que resultó ser errónea. Por consiguiente, hemos modificado el párrafo 7.1120 (ahora párrafo 7.1128) para aclarar su sentido a este respecto.

11. Párrafo 7.1124

6.210 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que modifique la tercera frase del párrafo 7.1124 del informe provisional para reflejar que adujeron que "el peso de la aeronave guarda relación con la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje, por la simple razón de que las aeronaves más pesadas necesitan pistas de aterrizaje más largas".[1618]

6.211 Los Estados Unidos se oponen a la petición de las Comunidades Europeas, afirmando, entre otras cosas, que la declaración de las Comunidades Europeas citada concierne a la necesidad de pistas de aterrizaje más largas en abstracto, y no aborda la cuestión de si aeronaves Airbus más pesadas realmente necesitaban utilizar la pista de aterrizaje de Bremen ampliada.[1619]

6.212 Lo que se indica en el párrafo 7.1124 del informe provisional es que las Comunidades Europeas no adujeron que las aeronaves Airbus utilizan la pista de aterrizaje ampliada **porque** son más pesadas que otras aeronaves que aterrizan en el aeropuerto de Bremen, ni presentaron pruebas al respecto. Por otro lado, los Estados Unidos presentaron pruebas que indicaban que otras aeronaves, más pesadas que aeronaves de Airbus que utilizaban la pista de aterrizaje ampliada, no utilizaban, salvo en caso de emergencia, la pista de aterrizaje ampliada. Así pues, concluimos que Airbus pagaba derechos basados en el peso de la aeronave -como hacían todos los demás usuarios del aeropuerto de Bremen-, pero que los derechos pagados por Airbus no guardaban relación con el uso de la pista de aterrizaje ampliada. Las Comunidades Europeas no aducen ahora que presentaron pruebas de que aeronaves más pesadas necesitan usar la pista de aterrizaje ampliada, sino simplemente que adujeron que así era en general. Dado que esta proposición general, aunque se acepte como cierta, no demuestra que Airbus pagó derechos por el uso de la pista de aterrizaje ampliada, no vemos fundamento para la petición de las Comunidades Europeas. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas, si bien hemos modificado el párrafo 7.1124 (ahora párrafo 7.1131) para explicar nuestra posición más claramente.

12. Párrafo 7.1131

6.213 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que modifique la primera frase del párrafo 7.1131 del informe provisional suprimiendo la oración "en particular a empresas participantes en el desarrollo y la producción de la aeronave A380", porque aducen que en la citada referencia, es decir, la Primera comunicación escrita de las CE, párrafo 916, aunque se indica que Airbus France,

[1618] CE, petición de reexamen intermedio, página 18, donde se hace referencia a CE, respuesta a la pregunta 96 del Grupo Especial, párrafo 257.

[1619] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 103.

ICC suprimida donde se indica [***]

Air France, SIDMI, CUS-Elyo, Exxon Mobil, STTS y 3R compraron terrenos en el polígono, no se afirma que todas esas empresas, en el polígono Aéroconstellation o en otras partes, estuvieran dedicadas "en particular ... al desarrollo y la producción de la aeronave A380".[1620]

6.214 Los Estados Unidos consideran que no debe entenderse que la declaración en cuestión indica que las empresas que compraron los terrenos estuvieran dedicadas en particular al desarrollo y la producción del A380, sino que refleja la opinión del Grupo Especial, basada en las pruebas presentadas por los Estados Unidos, de que, entre otras cosas, el polígono se diseñó y construyó específicamente para Airbus y empresas conexas, especialmente en relación con la producción del A380.[1621] Por consiguiente, los Estados Unidos, aunque coinciden con las Comunidades Europeas en que la referencia al párrafo 916 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas puede no reseñar suficientemente los hechos subyacentes en la declaración del Grupo Especial, sugieren que en lugar de suprimir la declaración, que consideran fácticamente correcta tal como está redactada, el Grupo Especial podría reflejar las pruebas presentadas por los Estados Unidos en apoyo de esta declaración en la nota 3741 del informe provisional.

6.215 Observamos a este respecto que en el párrafo 7.1131 del informe provisional no se afirma que la tierra en la ZAC Aéroconstellation se vendió "en particular a empresas dedicadas al desarrollo y la producción de la aeronave A380", sino que la tierra se vendió a empresas "participantes en la industria aeronáutica, en particular a empresas participantes en el desarrollo y la producción de la aeronave A380" (no se reproduce la nota de pie de página). Esa declaración refleja nuestra interpretación, basada, entre otras cosas, en pruebas a las que los Estados Unidos hacen referencia en sus observaciones sobre la petición de reexamen intermedio presentada por las Comunidades Europeas, de que la ZAC Aéroconstellation se creó para proporcionar un polígono adecuado para la línea de montaje final del Airbus A380, y negocios conexos, es decir, empresas participantes en la industria aeronáutica y participantes en el desarrollo y la producción del A380. En consecuencia, denegamos la petición de las Comunidades Europeas, si bien hemos modificado el párrafo 7.1131 (ahora párrafo 7.1139) para explicar más claramente nuestras opiniones.

13. Párrafo 7.1167, nota 3840

6.216 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que suprima las palabras "de producción de la aeronave A380" de la segunda frase de la nota 3840 del informe provisional, aduciendo que en la referencia citada, la Segunda declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas, párrafo 31, no se indica que todas las empresas, en el polígono Aéroconstellation o en otras partes, estuvieran dedicadas a "la producción de la aeronave A380".[1622]

6.217 Los Estados Unidos sugieren que las Comunidades Europeas aparentemente entienden mal lo declarado en esa nota, que a su entender indica que si las autoridades francesas no lo hubieran hecho, "Airbus habría creado las instalaciones de EIG por su cuenta, porque son necesarias para sus actividades, y las de otras empresas que compraron terrenos en la ZAC que participan en la producción de la aeronave A380". Los Estados Unidos proponen un texto alternativo si el Grupo Especial compartiera su interpretación y decidiera modificar la nota.[1623]

6.218 Aparentemente, las Comunidades Europeas opinan que como citamos una referencia, ésta debe en sí misma reflejar la totalidad de la declaración en relación con la cual se citó. Esto no procede aquí. La fuente objeto de la referencia que figura en la nota 3840 del informe provisional, la

[1620] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 18 y 19.
[1621] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 107.
[1622] CE, petición de reexamen intermedio, página 19.
[1623] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 110 y 111.

ICC suprimida donde se indica [***]

Segunda declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas, párrafo 31, se cita para reflejar que las propias Comunidades Europeas reconocieron que si las autoridades francesas no hubieran creado las instalaciones de EIG, Airbus lo habría hecho por su cuenta. El resto de la frase refleja nuestra opinión sobre por qué Airbus lo hubiera hecho, a saber, porque esas instalaciones eran necesarias para sus actividades de producción de la aeronave A380, y las de otras empresas también participantes en la producción de esa aeronave en el polígono ZAC. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas, si bien hemos modificado la nota 3840 (ahora nota 4192) para reflejar con más exactitud nuestras opiniones.

14. Párrafo 7.1171

6.219 Las Comunidades Europeas observan que en el párrafo 7.1171 del informe provisional se indica que el proyecto Aéroconstellation "se hizo para atender las necesidades de Airbus (...)", mientras que en los párrafos 7.1131 y 7.1169 y las notas 3839 y 3840 del informe provisional el Grupo Especial destaca la utilidad del proyecto para Airbus France, así como para las otras empresas que compraron terrenos en el polígono, y piden que el Grupo Especial "adopte un criterio coherente por lo que respecta a esta cuestión".[1624]

6.220 Los Estados Unidos no creen que haya incoherencia alguna en los pasajes a que hacen referencia las Comunidades Europeas, y en consecuencia piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas.[1625]

6.221 En el párrafo 7.1171 del informe provisional se expone nuestra conclusión de que la ZAC Aéroconstellation no era una medida de infraestructura general, opinión que se basa en nuestra consideración de los hechos concernientes a su creación y suministro, que a su vez demostraban que "el desarrollo de la ZAC Aéroconstellation ... se hizo para atender las necesidades de Airbus y, en particular, sus necesidades en relación con el montaje y las pruebas de la aeronave A380". Esta conclusión no es incompatible con las demás declaraciones a que hacen referencia las Comunidades Europeas, que simplemente reflejan que otras empresas ubicadas en el polígono también participan en el montaje y las pruebas de la aeronave A380, y que en consecuencia el desarrollo de la ZAC es útil para ellas por lo que respecta a esas actividades, así como por lo que respecta a otras actividades de la industria aeronáutica en el polígono. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas y no introducimos ningún cambio.

15. Párrafo 7.1193

6.222 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que sustituya la primera frase del párrafo 7.1193 del informe provisional por un texto citado de la segunda frase de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, párrafo 739, donde se indica que "no obstante, aunque se considerara que los programas de ayuda regionales limitan el acceso a la subvención, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, a las empresas situadas en la zona designada, esos programas podrían no ser específicos en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo Estados unidos SMC". Las Comunidades Europeas también piden, "por la misma razón", que el Grupo Especial sustituya la referencia al párrafo 2 del artículo 2 que figura al final de la segunda frase del párrafo 7.1193 del informe provisional por "párrafo 1 a) del artículo 2". Las Comunidades Europeas observan que en los párrafos 896-907 (Nordenham) y 970-973 (donación de julio de 2003 en Andalucía) de su Primera comunicación escrita explicaron su opinión de que esas

[1624] CE, petición de reexamen intermedio, página 19.
[1625] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 114.

ICC suprimida donde se indica [***]

concesiones de ayuda regionales no son específicas en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2, y piden al Grupo Especial que lo refleje en el párrafo 7.1193 del informe provisional.[1626]

6.223 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas de que se enmiende el párrafo 7.1193 del informe provisional, aduciendo que el cambio solicitado no reflejaría con exactitud los argumentos de las Comunidades Europeas tal como se formularon.[1627] Observan que el Grupo Especial no citó sólo la segunda frase del párrafo 739 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, sino el párrafo en su totalidad, lo cual, a juicio de los Estados Unidos, considerado en contexto, confirma que la descripción del argumento de las Comunidades Europeas hecha por el Grupo Especial es exacta. Los Estados Unidos consideran que no hace falta ningún cambio, pero proponen un texto alternativo si el Grupo Especial decidiera enmendar el párrafo 7.1193 del informe provisional.[1628]

6.224 Aunque los Estados Unidos tienen razón cuando afirman que no nos apoyamos únicamente en la segunda frase de la referencia citada, y que, por tanto, el mero hecho de citar esa frase no reflejaría con exactitud el argumento de las Comunidades Europeas resumido en este párrafo, sí creemos que el resumen, tal como se redactó originalmente, puede no reflejar plenamente el argumento de las Comunidades Europeas. Sin embargo, a nuestro juicio, el texto propuesto por las Comunidades Europeas no resume con exactitud su argumento a este respecto. Por consiguiente, hemos introducido algunos cambios para aclarar el párrafo 7.1193 (ahora párrafo 7.1201), si bien en términos distintos de los propuestos por las Comunidades Europeas.

16. Párrafo 7.1227 y nota 3920

6.225 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que reconsidere la declaración, en la nota 3920 del informe provisional, de que:

> "Aunque las CE afirman que el programa en cuyo marco se concedieron las donaciones en Andalucía era de disposición general en toda Andalucía, la información que se nos ha presentado respalda las afirmaciones de los Estados Unidos sobre la limitación a una "región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante. Estados Unidos - Pruebas documentales 240 y 242."

Las Comunidades Europeas consideran que esta declaración es fácticamente incorrecta.[1629] Se remiten a pruebas que presentaron sobre esta cuestión, y piden al Grupo Especial que constate que la donación de julio de 2001 a El Puerto de Santa María y la donación de julio de 2002 a Sevilla no eran subvenciones específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

6.226 Los Estados Unidos se oponen a la petición de las Comunidades Europeas, observando que éstas no han presentado ninguna nueva explicación ni han hecho referencia a otras pruebas que figuren en el expediente, sino que piden al Grupo Especial que examine *de novo* los argumentos y pruebas sometidos a su consideración, basándose en que discrepan de la conclusión del Grupo Especial, que los Estados Unidos, remitiéndose a las pruebas y argumentos que han presentado, consideran correcta.[1630]

[1626] CE, petición de reexamen intermedio, página 19.
[1627] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 116-118.
[1628] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 119.
[1629] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 19 y 20.
[1630] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 121 y 122.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.227 Por lo que respecta al párrafo 7.1227 del informe provisional, las Comunidades Europeas observan que, en el caso de la donación de 7,6 millones de euros de Castilla-La Mancha en marzo de 2004, adujeron que esa donación se hizo en el marco de un programa que proporcionaba fondos para toda la jurisdicción de la autoridad otorgante, es decir, el Gobierno de Castilla-La Mancha, y citan su Primera comunicación escrita, párrafos 979-981, y sus Pruebas documentales 136 y 137. Las Comunidades Europeas observan además que al parecer los Estados Unidos no lo niegan.[1631] Consideran que esto debe reflejarse en este párrafo y en el análisis subsiguiente, y piden al Grupo Especial que constate que la donación de 7,6 millones de euros de Castilla-La Mancha no era específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

6.228 Los Estados Unidos se oponen a este aspecto de la petición de las Comunidades Europeas, afirmando una vez más que éstas piden al Grupo Especial que realice un examen *de novo* de argumentos y pruebas que ya ha examinado antes de llegar a su conclusión.[1632] Destacan que la donación de 7,6 millones de euros de Castilla-La Mancha está cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, citando el penúltimo párrafo del preámbulo de CE - Prueba documental 136, y afirman que, debido a ello, dicha donación es específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC, remitiéndose a argumentos que figuran en el párrafo 511 de su Primera comunicación escrita. Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas no han negado la participación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional en esta donación, y en consecuencia piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas de que se modifiquen el párrafo 7.1227 del informe provisional y su análisis subsiguiente.[1633]

6.229 Aunque los Estados Unidos se oponen a que el Grupo Especial examine *de novo* las pruebas en que se basaron sus conclusiones expuestas en el informe provisional, a nuestro juicio procede que hagamos precisamente eso a la luz de una petición de reexamen intermedio en la que se afirma la existencia de un error de hecho en el informe provisional. Por consiguiente, hemos reconsiderado las pruebas y argumentos presentados por las partes a este respecto.

6.230 Las Comunidades Europeas, remitiéndose a su Primera comunicación escrita y a las Pruebas documentales justificativas, mantienen que la donación de julio de 2001 a El Puerto de Santa María y la donación de julio de 2002 a Sevilla se hicieron ambas en el marco de un programa del Gobierno andaluz, y que las solicitudes y desembolsos fueron gestionados por la Consejería de Trabajo e Industria de la Junta de Andalucía. Los Estados Unidos reconocieron que el Gobierno de Andalucía "proporcionó" la donación a El Puerto de Santa María, y "autorizó" la donación a Sevilla.[1634] Citando

[1631] CE, petición de reexamen intermedio, página 20. Las CE afirman, en particular, que los Estados Unidos no discutieron que los fundamentos jurídicos para la donación de Castilla-La Mancha son el Decreto 53/1998 y la Orden de 25 de julio de 2002, y que en virtud de ellos el Gobierno regional puede conceder subvenciones en toda la región de Castilla-La Mancha a empresas activas en todos los sectores económicos. CE, petición de reexamen intermedio, página 20, nota 15.

[1632] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 123.

[1633] Los Estados Unidos también recuerdan que las CE tuvieron la oportunidad de aclarar cualquier aspecto de la donación de Castilla-La Mancha, como hicieron con las demás subvenciones objeto de la presente diferencia, en respuesta a preguntas formuladas por el Facilitador del Anexo V. El Facilitador pidió a las CE y a los gobiernos participantes en Airbus que presentaran numerosas categorías de información relativas a cada una de las donaciones, incluidas las razones para su aprobación, todos los acuerdos u otros documentos que constituyeran el fundamento jurídico de las donaciones, y si éstas "eran parte de un programa de ayuda más amplio gestionado por el Gobierno español, el de Castilla-La Mancha o el de Andalucía, según proceda, y, en caso afirmativo, una descripción completa de cada uno de esos programas, incluidos los términos y condiciones para acceder a financiación en virtud de él". Pregunta 76 f), Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC). Las CE no respondieron a esas preguntas. *Véase* Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC). Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 123, nota 60.

[1634] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 505 y 506.

ICC suprimida donde se indica [***]

información presentada por los Estados Unidos, sus Pruebas documentales 240 y 242, llegamos inicialmente a la conclusión de que esas donaciones se proporcionaron como parte de un plan de desarrollo del Gobierno andaluz para una región geográfica específica de Andalucía, la Bahía de Cádiz, y en consecuencia estaban limitadas a "empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante".

6.231 Tras reconsiderar las pruebas, estamos persuadidos de que esa conclusión era incorrecta como cuestión de hecho. La página 14.291 de Estados Unidos - Prueba documental 240, citada por los Estados Unidos, indica que los fondos se otorgaron "para un Plan de Actuación del Centro de Bahía de Cádiz (Polígono Parque Industrial Bahía)". Tras examinar de nuevo cuidadosamente las pruebas, no podemos concluir que el "Plan" a que se hace referencia en Estados Unidos - Prueba documental 240 es un plan de desarrollo del Gobierno de Andalucía para la Bahía de Cádiz.[1635] Aparentemente, los hechos que rodean a esta donación se confundieron con los que rodean a la donación de julio de 2003 a Puerto Real, que se hizo conforme a un programa encaminado a contribuir al desarrollo de la zona de la Bahía de Cádiz, y que las Comunidades Europeas reconocieron que no es de disponibilidad general en toda Andalucía.[1636] Sin embargo, ese programa no entró en vigor hasta después de haberse presentado la solicitud de la donación de julio de 2001 para El Puerto de Santa María, y en consecuencia no es pertinente por lo que respecta a la especificidad de esa donación. Los Estados Unidos no invocaron ninguna otra base de especificidad en lo tocante a esa donación.[1637] A falta de otros argumentos o pruebas de especificidad, hemos modificado nuestra conclusión, y determinamos que la donación de 2001 a El Puerto de Santa María no se proporcionó a una empresa en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante, y que en consecuencia no es específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

6.232 En lo que respecta a la donación de 2002 a Sevilla, recordamos que dicha donación fue cofinanciada por el Gobierno de Andalucía y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional.[1638] Los Estados Unidos afirmaron la especificidad basándose en que "las subvenciones con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) están necesariamente limitadas a "determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante", y en consecuencia son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC".[1639] Las Comunidades Europeas no negaron que la donación estaba cofinanciada por el FEDER. Afirmaron, no obstante, que esa donación se hizo en el marco del mismo programa que la donación de 2001 para El Puerto de Santa María, e indicaron que, de manera análoga, no estaba limitada a "determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante", es decir, el Gobierno de Andalucía. Como se señala más arriba, los Estados Unidos reconocieron que el Gobierno de Andalucía autorizó la donación a Sevilla.[1640] Por tanto, la afirmación de especificidad de los Estados Unidos implica que el hecho de la cofinanciación hace del FEDER, en la práctica, la autoridad otorgante, en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC, por lo que respecta a la parte de esa donación que financió, a pesar de que el Gobierno de Andalucía administrara su suministro. Las Comunidades Europeas no abordaron esta consecuencia

[1635] Estados Unidos - Prueba documental 242, también citada originalmente a este respecto, ni siquiera menciona la Bahía de Cádiz, ya que atañe a la donación de 2002 a Sevilla, con respecto a la cual los Estados Unidos no afirmaron esta base de especificidad, y carece, por tanto, de pertinencia.

[1636] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 970-971.

[1637] Como se indica más arriba, en la nota 1635, Estados Unidos - Prueba documental 242, también citada inicialmente a este respecto, concierne a la donación de 2002 a Sevilla, y en consecuencia no afecta a la cuestión de la especificidad por lo que respecta a la donación a El Puerto de Santa María.

[1638] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 506, Estados Unidos - Prueba documental 242.

[1639] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 507.

[1640] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 505 y 506.

ICC suprimida donde se indica [***]

del argumento de los Estados Unidos, y, como se ha indicado, no negaron el hecho de la cofinanciación.

6.233 A nuestro juicio, es razonable concluir que puede considerarse que el FEDER, si bien con "autorización" del Gobierno de Andalucía, en el sentido de que el Gobierno de Andalucía procesó las solicitudes y entregó los fondos, es una autoridad otorgante en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC por lo que respecta al 75 por ciento de esa donación que financió. Como observaron los Estados Unidos, y las Comunidades Europeas no niegan, la finalidad del FEDER es "facilitar inversiones en zonas de Europa que tienen problemas sociales y económicos".[1641] Si aceptáramos la opinión de las Comunidades Europeas de que esta donación no era específica porque fue autorizada por el Gobierno de Andalucía en el marco de un programa de disponibilidad general en Andalucía, ello implicaría que los fondos de las Comunidades Europeas concedidos a determinadas regiones de las Comunidades Europeas, que cabe claramente considerar constituyen "regiones geográficas designadas de la jurisdicción del (FEDER)", podrían protegerse de una constatación de especificidad en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 encomendando la administración de esas donaciones a los gobiernos locales. A nuestro juicio, ese resultado crearía una laguna en las disciplinas sobre subvenciones regionales del Acuerdo SMC, en detrimento del objeto y fin de dicho Acuerdo. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que constatemos que esta donación no era específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

6.234 Por lo que respecta a la donación de 2004 a Castilla-La Mancha, la única base para la constatación de especificidad afirmada por los Estados Unidos era que el FEDER cofinanció la donación, circunstancia que las Comunidades Europeas no niegan. Por las razones recién examinadas, mantenemos nuestra conclusión de que esta donación era específica, y denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que constatemos que no lo era en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

6.235 Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, hemos enmendado el párrafo 7.1227 y la nota 3920 (ahora párrafos 7.1235-7.1237 y sus correspondientes notas) para aclarar nuestras opiniones y conclusiones sobre esas donaciones. Hemos introducido, además, los cambios consiguientes que procede en los párrafos 7.1234 (ahora párrafo 7.1244), 8.1 b) iv) y 8.3 c) (sin cambios en la numeración), que reflejan nuestras conclusiones enmendadas.

K. LA CUESTIÓN DE SI LA TRANSFERENCIA POR EL GOBIERNO ALEMÁN DE SU PARTICIPACIÓN EN LA PROPIEDAD DE DEUTSCHE AIRBUS AL GRUPO DAIMLER ES UNA SUBVENCIÓN ESPECÍFICA A AIRBUS

1. Párrafo 7.1235

6.236 Las Comunidades Europeas consideran que las palabras "diversas transacciones" que figuran en la primera frase del párrafo 7.1235 del informe provisional son imprecisas, y solicitan que la frase se redacte de nuevo.[1642]

6.237 Los Estados Unidos no han hecho ningún comentario sobre esta petición.

6.238 Hemos introducido los cambios solicitados por las Comunidades Europeas en el párrafo 7.1235 (ahora párrafo 7.1245).

[1641] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 506, nota 608, donde se cita, por ejemplo, el sitio Web del FEDER del Gobierno del Reino Unido, Estados Unidos - Prueba documental 245.

[1642] CE, petición de reexamen intermedio, página 20.

ICC suprimida donde se indica [***]

L. LA CUESTIÓN DE SI EL GOBIERNO ALEMÁN HA SUBVENCIONADO A AIRBUS AL CONDONAR AL MENOS 7.700 MILLONES DE MARCOS ALEMANES DE DEUDA DE DEUTSCHE AIRBUS AL GOBIERNO

1. Párrafo 7.1302 y nota 4060

6.239 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que amplíe su resumen del argumento de las Comunidades Europeas que figura al final del párrafo 7.1302 del informe provisional para describirlo plenamente. A ese respecto sugieren cambios específicos al párrafo 7.1302 del informe provisional, y la adición de una referencia en la nota 4060 del informe provisional.[1643]

6.240 Los Estados Unidos no han hecho ningún comentario sobre esta petición.

6.241 En los párrafos 297-301 de su respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas explicaron las preocupaciones en materia de debidas garantías procesales que, alegan, se plantearían si se permitiera a los Estados Unidos ampliar el alcance de la diferencia de modo que incluyera una impugnación de un elemento de la reestructuración de Deutsche Airbus en 1989. Recordamos que las Comunidades Europeas adujeron que el argumento de los Estados Unidos de que la cuestión de si cabía considerar que la liquidación de 1998 tuvo lugar al valor justo de mercado debía conllevar un examen de las condiciones de la obligación de deuda original de 1989 (concretamente, el tipo de interés aplicable a la deuda original), era de hecho un intento de los Estados Unidos de ampliar el alcance de la diferencia para impugnar un elemento de la reestructuración de Deutsche Airbus en 1989. Según las Comunidades Europeas, esto constituye una "nueva alegación contra una medida distinta" de la liquidación de 1998, que no estaba incluida en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos ni había sido abordada por éstos en su Primera comunicación escrita.[1644] En los párrafos 297-298 de su respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas sostuvieron que se verían "gravemente perjudicadas y dañadas, en detrimento de sus derechos como demandadas" si se vieran obligadas a defenderse contra "esa nueva y compleja" alegación.[1645] Concretamente, las Comunidades Europeas afirmaron que nunca habían entendido que los Estados Unidos estuvieran impugnando las condiciones de la reestructuración de 1989, y observaron que "el mandato de un grupo especial no es un blanco móvil que puede ajustarse a gusto del reclamante y a expensas de la parte demandada".[1646] Las Comunidades Europeas aluden además a la complejidad fáctica de la reestructuración de 1989 (incluidas las dificultades derivadas del hecho de que la medida tuvo lugar hace unos 17 años), así como a las complejas cuestiones jurídicas concernientes al alcance, sentido y aplicación temporal del párrafo 1 del artículo 6 del Acuerdo SMC, y sostuvieron que no cabe esperar que de la noche a la mañana adoptaran una posición sobre esas cuestiones.[1647]

6.242 Hemos revisado el párrafo 7.1302 (ahora párrafo 7.1312) para reflejar más plenamente los argumentos de las Comunidades Europeas tal como se esbozan *supra*. Sin embargo, hemos utilizado un texto distinto del propuesto a fin de reflejar más exactamente los argumentos realmente formulados por las Comunidades Europeas en los párrafos 297-298 de su respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial.

[1643] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 20-22.
[1644] CE, respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, párrafo 301.
[1645] CE, respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, párrafo 298.
[1646] CE, respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, párrafo 297 y nota 179.
[1647] CE, respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, párrafos 299 y 300.

ICC suprimida donde se indica [***]

2. Párrafo 7.1304

6.243 Las Comunidades Europeas piden que el párrafo 7.1304 del informe provisional se amplíe para describir sus respuestas a los argumentos de los Estados Unidos concernientes a la naturaleza del beneficio otorgado a Deutsche Airbus por la liquidación de 1998. Las Comunidades Europeas no explican por qué hacen esa petición.[1648]

6.244 Los Estados Unidos opinan que las adiciones propuestas por las Comunidades Europeas no reflejan con exactitud los argumentos de éstas tal como figuran en los párrafos 245 y 246 de su Segunda declaración oral.[1649] De hecho, los Estados Unidos sostienen que buena parte de lo que se refleja en el texto propuesto por las Comunidades Europeas no figura en parte alguna de los párrafos de sus comunicaciones a los que éstas hacen referencia, a saber, los párrafos 245-246 de la Segunda declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas.[1650] Por consiguiente, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que, si decide modificar el párrafo 7.1304 del informe provisional, lo haga de manera que refleje con más exactitud los argumentos realmente formulados por las Comunidades Europeas.[1651] [1652]

6.245 Si la razón de la petición de las Comunidades Europeas es que éstas desean que se reflejen en el informe nuevos elementos de sus argumentos sobre esta cuestión en particular, opinamos que el texto propuesto por las Comunidades Europeas no resume con exactitud los argumentos que formularon en los párrafos 245 y 246 de su Segunda declaración oral no confidencial, aunque en general sí refleja esos argumentos. Por consiguiente, hemos revisado el párrafo 7.1304 (ahora párrafo 7.1314) en términos distintos de los sugeridos por las Comunidades Europeas, para reflejar más plenamente sus argumentos.

3. Nota 4074

6.246 Las Comunidades Europeas consideran que la nota 4074 del informe provisional identifica de manera imprecisa el alcance de las alegaciones de los Estados Unidos concernientes a determinados elementos de la reestructuración de 1989, y piden al Grupo Especial que la modifique.[1653]

6.247 Los Estados Unidos no han formulado ninguna observación sobre esta petición.

6.248 La petición de las Comunidades Europeas parece estar relacionada con su petición de que se modifique el párrafo 7.1235 del informe provisional[1654] a fin de aclarar que los Estados Unidos sólo han impugnado dos elementos de la reestructuración de Deutsche Airbus en 1989. Aunque no creemos que haya razón alguna para rechazar el deseo de las Comunidades Europeas de que esta cuestión se aclare, a nuestro juicio la modificación sugerida por las Comunidades Europeas restringe incorrectamente a los dos elementos concretos de la reestructuración de 1989 el universo de

[1648] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 20 y 21.
[1649] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 124.
[1650] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 126.
[1651] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 126.
[1652] Observamos que tal vez los Estados Unidos se refieren por error a la versión de la Segunda declaración oral no confidencial presentada por las Comunidades Europeas el 27 de julio de 2007, en la que los párrafos tenían una numeración distinta de la de las versiones presentadas el 14 de noviembre de 2007 y el 7 de diciembre de 2007. La versión pertinente de la Segunda declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas es la presentada el **7 de diciembre de 2007**, después de una serie de comunicaciones entre las partes y el Grupo Especial que tuvieron lugar entre el 7 de agosto de 2007 y la presentación de la versión revisada de la Segunda declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas, el 7 de diciembre de 2007.
[1653] CE, petición de reexamen intermedio, página 21.
[1654] *Véanse* los párrafos 6.236-6.238 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

transacciones subyacentes en el total de 9.400 millones de marcos alemanes en obligaciones acumuladas pendientes con el Gobierno de Alemania que los Estados Unidos impugnan. De hecho, los Estados Unidos han impugnado transacciones distintas de las derivadas de la reestructuración de 1989 que también tienen reflejo en la cuantía de 9.400 millones de marcos alemanes pendiente en 1998. Las dos primeras frases del párrafo 7.1310 del informe provisional distinguen entre dos niveles de posibles subvenciones, a saber, las transacciones iniciales entre Deutsche Airbus y el Gobierno alemán, cuya cuantía del principal totalizaba 9.400 millones de marcos alemanes en 1998, y la liquidación de esas obligaciones en 1998 mediante un pago de 1.750 millones de marcos alemanes. En la nota 4074 del informe provisional se explica que algunas de las transacciones que forman parte del primer nivel de transacciones han sido de hecho impugnadas por los Estados Unidos como subvenciones en esta diferencia. También se explica que determinados elementos del convenio de reestructuración de 1989 están comprendidos en esta categoría de primer nivel de transacciones. La nota aclara asimismo que los Estados Unidos no impugnan todas las transacciones que comprenden la reestructuración de 1989, por lo que parece tener en cuenta la preocupación de las Comunidades Europeas. Habida cuenta de ello, hemos revisado la nota 4074 (ahora nota 4434) para aclarar mejor esta cuestión.

M. LA CUESTIÓN DE SI LAS APORTACIONES DE CAPITAL A AÉROSPATIALE POR EL GOBIERNO FRANCÉS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS

1. Párrafo 7.1315

6.249 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que revise sus constataciones de que la aportación inicial de 1.250 millones de francos franceses a Aérospatiale tuvo lugar en 1987 (y no en 1988), y de que la "segunda" aportación de capital de 1.250 millones de francos franceses tuvo lugar en 1988 (y no en 1989) para concluir que o bien: i) las dos contribuciones tuvieron lugar, respectivamente, en 1988 y 1989, o ii) desde la perspectiva del flujo de caja, ambas contribuciones tuvieron lugar en 1988.[1655] Las Comunidades Europeas sostienen que comunicaron correctamente que las aportaciones de capital tuvieron lugar en 1988 y 1989, ya que esos fueron los años en que la Asamblea General de Aérospatiale aprobó las respectivas contribuciones, que quedaron registradas como capital permanente de la empresa.[1656] Las Comunidades Europeas afirman que en realidad ambas contribuciones se recibieron de hecho en 1988, si el Grupo Especial deseara registrar las aportaciones de capital basándose en valores de caja.[1657]

6.250 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que desestime la petición de las Comunidades Europeas de que se modifique la constatación que figura en el párrafo 7.1315 del informe provisional.[1658] Observan que los argumentos presentados por las Comunidades Europeas por lo que respecta a las fechas de las aportaciones de capital fueron examinados y rechazados por el Grupo Especial en el párrafo 7.1315 del informe provisional, e indican que en la nota 4083 de dicho informe el Grupo Especial hace referencia al párrafo de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas en el que se citan CE - Pruebas documentales 172 y 173. Los Estados Unidos destacan que la única referencia que las Comunidades Europeas hicieron a su Prueba documental 746 en sus comunicaciones fue en relación con sus argumentos concernientes al beneficio otorgado por las

[1655] CE, petición de reexamen intermedio, página 21.

[1656] CE, petición de reexamen intermedio, página 21, donde se hace referencia a las siguientes Pruebas documentales: *Procès-Verbal de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 27 avril 1988*, CE - Prueba documental 746 (ICC); *Aérospatiale Comptes de l'Exercice 1988*, CE - Prueba documental 172, página 17; *Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 10 février 1989*, CE - Prueba documental 747 (ICC); *Aérospatiale Comptes de l'Exercice 1989*, CE - Prueba documental 173, página 43.

[1657] CE, petición de reexamen intermedio, página 22.

[1658] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 131.

ICC suprimida donde se indica [***]

aportaciones de capital.[1659] Sostienen, además, que esa Prueba documental simplemente pone de manifiesto una decisión de la Asamblea General de Aérospatiale de aumentar el capital de la empresa, que refleja uno de los eslabones en la cadena de acontecimientos *que siguió* a la aportación de capital del Gobierno francés en 1987, pero no altera las pruebas subyacentes de que el Gobierno francés hizo su aportación de capital en 1987.[1660]

6.251 La cuarta frase del párrafo 7.1315 del informe provisional dice así: "En las Pruebas documentales a las que se remiten las CE en apoyo de su afirmación de que las fechas pertinentes de las dos aportaciones de capital son 1988 y 1989, en lugar de 1987 y 1988, como alegan los Estados Unidos, consta, en realidad, que las aportaciones de capital se hicieron en 1987 y 1988". Las Pruebas documentales en cuestión, CE - Prueba documental 172, *Aérospatiale Comptes de l'Exercice 1988* (página 32) y CE - Prueba documental 173, *Aérospatiale Comptes de l'Exercice 1989* (página 43), se citan en el párrafo 1132 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas. CE - Pruebas documentales 746 y 747, a las que éstas se remiten ahora en apoyo de sus argumentos de que las fechas de las aportaciones de capital pertinentes fueron 1988 y 1989, aluden a la actuación de Aérospatiale, el receptor de las aportaciones de capital del Gobierno francés, para ampliar su capital social como consecuencia de las contribuciones financieras del Gobierno francés. No hay razón alguna por la que las fechas en las que Aérospatiale emprendió esa actividad empresarial deben ser indicativas de las fechas en que los fondos realmente se le proporcionaron. En síntesis, no hay en las dos Pruebas documentales a las que las Comunidades Europeas se refieren ahora (CE - Prueba documental 746 y CE - Prueba documental 747) nada que contradiga o ponga en tela de juicio nuestras conclusiones fácticas sobre las fechas de las aportaciones de capital del Gobierno francés basadas en CE - Pruebas documentales 172 y 173. Por consiguiente, rechazamos la petición de las Comunidades Europeas.

2. Párrafo 7.1332 y nota 4125

6.252 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que suprima la nota 4125 del informe provisional en favor de una descripción sustancialmente ampliada de las pruebas abordadas por las Comunidades Europeas en los párrafos 1110-1124 y 1131-1160 de su Primera comunicación escrita, los párrafos 531-541 de su Segunda comunicación escrita, y sus Pruebas documentales 166, 167 (ICC), 169 a 181, inclusive, 184 a 186, inclusive, y 723 a 745, inclusive.[1661] Las Comunidades Europeas piden además al Grupo Especial que, para reflejar plenamente los argumentos y las pruebas que han presentado, añadan al párrafo 7.1332 del informe provisional, o en otra parte, una descripción de las pruebas proporcionadas por las Comunidades Europeas en los párrafos 545 a 550 de su Segunda comunicación escrita.[1662]

6.253 Los Estados Unidos no han hecho observaciones sobre estas peticiones.

6.254 Las Comunidades Europeas aparentemente objetan lo que a su juicio consideran la "relegación" por el Grupo Especial de las pruebas que presentaron en apoyo de sus argumentos concernientes a las futuras posibilidades de Aérospatiale y de la industria aeroespacial en general a una nota de pie de página consistente en una sola frase.[1663] No obstante, el examen de los argumentos

[1659] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 129, donde se hace referencia a CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 549. Observamos, además, que la referencia a CE - Prueba documental 747 se hizo en el contexto de los argumentos de las Comunidades Europeas concernientes al beneficio otorgado por las contribuciones financieras; *véase* CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 548.

[1660] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 130.

[1661] CE, petición de reexamen intermedio, página 22.

[1662] CE, petición de reexamen intermedio, página 22.

[1663] CE, petición de reexamen intermedio, página 22.

ICC suprimida donde se indica [***]

de las Comunidades Europeas que figura en los párrafos que siguen al párrafo 7.1332 del informe provisional (es decir, los párrafos 7.1333 a 7.1340, inclusive, del informe provisional) hacen amplias y detalladas referencias a las mismas secciones de las comunicaciones de las Comunidades Europeas que éstas piden ahora que se incluyan en el examen sustancialmente ampliado que proponen. Las pruebas a que se hace referencia en los párrafos 545 a 550, inclusive, de la Segunda comunicación escrita de las Comunidades Europeas aluden a información relacionada con la condición y las posibilidades de Aérospatiale que el Gobierno francés tenía derecho a recibir en su calidad de accionista de la empresa. Aparentemente, estas pruebas se han presentado para demostrar que el Gobierno francés, como único accionista de Aérospatiale, estaba perfectamente informado sobre los planes comerciales y las perspectivas de la empresa. A la luz de lo anterior, en lugar del examen ampliado solicitado por las Comunidades Europeas hemos revisado la nota 4125 (ahora nota 4485) para indicar que las pruebas en cuestión se examinan con más detalle en los párrafos 7.1334 a 7.1340, inclusive, 7.1355, 7.1359 y 7.1363 (ahora párrafos 7.1344 a 7.1350, inclusive, 7.1365, 7.1369 y 7.1373), y revisado las notas contenidas en esos párrafos para identificar expresamente las Pruebas documentales a las que las Comunidades Europeas hacen referencia en apoyo de los argumentos descritos en esos párrafos.

3. Párrafo 7.1336

6.255 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que, para reflejar plenamente los argumentos y las pruebas por ellas presentados, inserte varias frases en una nota al final del párrafo 7.1336 del informe provisional.

6.256 Los Estados Unidos no han hecho ninguna observación sobre esta solicitud.

6.257 Hemos revisado la nota 4133 (ahora nota 4493) para reflejar más plenamente los argumentos de las Comunidades Europeas.

4. Párrafo 7.1364

6.258 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que incluya una cita de las fuentes de "las declaraciones sumamente pesimistas sobre las perspectivas de recuperación a corto o mediano plazo que hizo la dirección en sus informes anuales" a las que se hace referencia en el párrafo 7.1364 del informe provisional.

6.259 Los Estados Unidos han presentado una lista de pruebas a que se hace referencia en las comunicaciones que el Grupo Especial podría citar a este respecto.[1664]

[1664] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 132 y 133. Concretamente, los Estados Unidos aluden a lo siguiente:

- Mensaje de Louis Gallois, Presidente de Aérospatiale, en el informe anual 1993 de Aérospatiale, de que "las condiciones económicas seguirán siendo muy difíciles en 1994". Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 603*; Aérospatiale Annual Report 1993, Message from the Chairman*, Estados Unidos - Prueba documental 300, página 3/3.
- Declaración de la dirección de Airbus, tal como se refleja en una información de prensa, de que había "malas perspectivas para las ventas civiles y militares en los próximos dos años". Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 603; France rules out Aérospatiale sell-off, Flight International, 9 de marzo de 1994, Estados Unidos - Prueba documental 299.
- Declaración en el informe anual 1994 de Aérospatiale de que "un aumento de los pedidos, especialmente de nuevas aeronaves, sigue siendo incierto para 1995", CE - Prueba documental 293; y de que "las perspectivas eran negras a corto plazo debido a la frágil salud financiera de las líneas

ICC suprimida donde se indica [***]

6.260 Las declaraciones pesimistas de la dirección de Aérospatiale en sus informes anuales a que se hace referencia en el párrafo 7.1364 del informe provisional son las que se describen concretamente en el párrafo 7.1362 de dicho informe, y cuyas fuentes se citan en las notas 4166, 4167, 4168 y 4169 del informe provisional, que tal vez han pasado sin querer inadvertidas. Dado que de hecho abordamos las cuestiones planteadas por las Comunidades Europeas, denegamos la petición y no hacemos cambios a este respecto.

N. LA CUESTIÓN DE SI LOS FONDOS PARA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO QUE LA COMISIÓN EUROPEA Y LOS ESTADOS MIEMBROS PROPORCIONAN A AIRBUS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS

1. Párrafo 7.1410

6.261 Las Comunidades Europeas piden que se añada una frase al final del párrafo 7.1410 del informe provisional en la que se recuerde que, en respuesta a la pregunta 279 del Facilitador durante el proceso del Anexo V, opinaron que las alegaciones de los Estados Unidos contra el programa PROFIT no estaban comprendidas en el mandato del Grupo Especial.

6.262 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre la petición de las Comunidades Europeas.

6.263 Hemos revisado el párrafo 7.1410 (ahora párrafo 7.1421) para registrar la posición de las Comunidades Europeas.

2. Tercera frase del párrafo 7.1413 y nota 4292

6.264 Las Comunidades Europeas observan que en la tercera frase del párrafo 7.1413 del informe provisional se afirma que no proporcionaron información solicitada durante el proceso del Anexo V "sobre todas las supuestas medidas", por considerar que algunas de las medidas impugnadas no estaban comprendidas en el ámbito temporal de la diferencia. Piden que esta frase se enmiende para reflejar con más exactitud lo que, afirman, es el hecho de que sólo se abstuvieron de proporcionar información solicitada durante el proceso del Anexo V con respecto a *dos* de las medidas para investigación y desarrollo tecnológico impugnadas, porque consideraban que no estaban comprendidas en el ámbito temporal de la diferencia.[1665]

6.265 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre la petición de las Comunidades Europeas.

6.266 Durante el proceso del Anexo V, las Comunidades Europeas se negaron a proporcionar información con respecto a cinco grupos de medidas para investigación y desarrollo tecnológico: i) donaciones hechas en virtud del segundo Programa Marco; ii) préstamos proporcionados en el marco del PROFIT; iii) las donaciones del Gobierno francés para investigación y desarrollo

---

aéreas clientes"; "*Aérospatiale posts FFr 2.3bn loss*", Financial Times, 26 de marzo de 1993, Estados Unidos - Prueba documental 295.

- Declaración de un informe de 1994 del Consejo Nacional de Investigación de los Estados Unidos en el sentido de que el optimismo a largo plazo sobre el mercado de nuevas aeronaves comerciales contrasta con un considerable pesimismo para los próximos años, en los que la mayoría de los observadores cree que las ventas seguirán disminuyendo en comparación con su nivel máximo de 1992 durante varios años más, tal vez hasta 1996, inclusive. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1119. *National Research Council, High Stakes Aviation*: *U.S - Japan Technology Linkages in Transport Aircraft*, 1994, páginas 65 y 66, CE - Prueba documental 170.

[1665] CE, petición de reexamen intermedio, página 23.

ICC suprimida donde se indica [***]

tecnológico entre 1986 y 1994; iv) varias medidas para investigación y desarrollo tecnológico relacionadas con el A350; y v) varias supuestas medidas para investigación y desarrollo tecnológico con participación de gobiernos de länder alemanes.[1666] Los Estados Unidos, en su Primera comunicación escrita, sólo reafirmaron sus alegaciones con respecto a los tres primeros grupos de medidas. Aunque el texto utilizado en el párrafo 7.1413 no es inexacto, hemos revisado ese párrafo (ahora párrafo 7.1424) para ser más precisos identificando expresamente las medidas sobre las cuales las Comunidades Europeas se negaron a proporcionar información durante el proceso del Anexo V.

3. Párrafos 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 y 7.1443

6.267 Las Comunidades Europeas solicitan que se supriman las declaraciones que figuran en los párrafos 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 y 7.1443 del informe provisional, en las que se indican que no objetaron la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos en sus Pruebas documentales 317, 319, 314, 322 y 324. Consideran que esas declaraciones sugieren equivocadamente que las Comunidades Europeas aceptaron que las publicaciones presentadas por los Estados Unidos contienen una relación exacta de los proyectos en los que Airbus participó. Las Comunidades Europeas justifican su petición remitiéndose al párrafo 1231 de su Primera comunicación escrita y a su Prueba documental 194 (ICC).[1667]

6.268 Los Estados Unidos aducen que el único desacuerdo reflejado en el párrafo 1231 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas y su Prueba documental 194 (ICC) parece referirse a las empresas que las Comunidades Europeas consideran "pertinentes", y no a los hechos reflejados en las pruebas presentadas por los Estados Unidos y a los que se hace referencia en los párrafos 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 y 7.1443 del informe provisional.[1668]

6.269 A nuestro entender, el párrafo 1231 de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas y su Prueba documental 194 (ICC) no rechazan la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos en sus Pruebas documentales 317, 319, 314, 322 y 324. Antes bien, las comunicaciones de las Comunidades Europeas contienen su propia relación de los proyectos y de los pagos que a su juicio se hicieron a las entidades Airbus "pertinentes" en virtud de los Programas Marco segundo a sexto de las Comunidades Europeas.[1669] En otras palabras, las comunicaciones de las Comunidades Europeas no niegan que, por ejemplo, MBB recibió financiación en virtud del Segundo Programa Marco para el proyecto ASANCA, como se indica en Estados Unidos - Prueba documental 317. Antes bien, rechazan la opinión de que las empresas Airbus "pertinentes", tal como las definen las Comunidades Europeas, participaron en ese proyecto y recibieron financiación en virtud de él. Por consiguiente, declinamos introducir los cambios en los párrafos 7.1419, 7.1425, 7.1431, 7.1437 y 7.1443 del informe provisional solicitados por las Comunidades Europeas. No obstante, a la luz de las observaciones de las Comunidades Europeas, hemos modificado los párrafos 7.1416, 7.1422, 7.1428, 7.1434 y 7.1440 (ahora párrafos 7.1427, 7.1433, 7.1439, 7.1445 y 7.1451), para asegurarnos de que los argumentos de las Comunidades Europeas no se entiendan mal.

[1666] CE, respuestas a las preguntas del Facilitador en el marco del Anexo V, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

[1667] CE, petición de reexamen intermedio, página 23.

[1668] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 134-136.

[1669] En su Prueba documental 194, las CE proporcionaron información sobre ambas "entidades Airbus" (Airbus UK, Airbus France, Airbus Deutschland, Airbus España, Airbus SAS y las operaciones "Airbus" de sus empresas predecesoras) así como sobre "entidades distintas de Airbus, como" (EADS Deutschland, GIE EADS CCR, GIE Airbus Industrie y BAE Systems).

ICC suprimida donde se indica [***]

4. Párrafos 7.1416-7.1445

6.270 Las Comunidades Europeas afirman que los proyectos identificados en las notas 4307, 4325, 4340, 4356 y 4373 del informe provisional no están relacionados con LCA, y que por esa razón deben excluirse de las constataciones concernientes a los pagos hechos a Airbus en virtud de los Programas Marco segundo a sexto de las Comunidades Europeas. Piden al Grupo Especial que en lugar de ello se centre en la información que contienen CE - Pruebas documentales 969, 970, 971, 972 y 993 (todas ellas ICC).[1670]

6.271 Los Estados Unidos aducen que la petición de las Comunidades Europeas simplemente reafirma el argumento que presentaron en respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial, y aunque sólo sea por esa razón debe rechazarse. Aducen, además, que, al igual que esa respuesta, la petición de las Comunidades Europeas no hace referencia a ninguna comunicación en la que se examinen pruebas presentadas al Grupo Especial que pudieran justificar su afirmación de no pertinencia. Por consiguiente, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas.[1671]

6.272 Recordamos que en la pregunta 277 pedimos a las Comunidades Europeas, entre otras cosas, que "presentaran un desglose de todos los proyectos relacionados con LCA" objeto de cada uno de los Programas Marco de las Comunidades Europeas en cuestión. En respuesta, las Comunidades Europeas hicieron primero referencia a sus Pruebas documentales 189 a 193 (todas ICC), inclusive, que ya habían presentado, y afirmaron que la información que allí figuraba incluía más de lo necesario, en el sentido de que comprendía "todos los proyectos en los que las empresas pertinentes han participado -con independencia de que se haya o no considerado que son pertinentes por lo que respecta a las LCA-". Sin embargo, no explicaron cuáles de los proyectos enumerados en esas Pruebas documentales no eran "pertinentes por lo que respecta a las LCA". Las Comunidades Europeas hicieron seguidamente referencia a sus Pruebas documentales 968 a 972 (todas ICC) y afirmaron que éstas contenían "información sobre pagos ... relativa a otras entidades ... en la que se detallaba la aportación a cada proyecto y las cantidades recibidas por cada una de esas entidades". Una vez más, las Comunidades Europeas no identificaron específicamente cuáles de los proyectos enumerados eran (o no eran) "pertinentes por lo que respecta a las LCA". Comparando las dos series de Pruebas documentales, observamos que la única diferencia entre ellas es que en la última se divulgan los fondos pagados a entidades que las Comunidades Europeas no consideran entidades Airbus "pertinentes". En otras palabras, los mismos proyectos se identifican en ambas series de Pruebas documentales.

6.273 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que se apoye en las Pruebas documentales 969 a 972, inclusive, y 993 de las Comunidades Europeas a fin de identificar los proyectos relacionados con LCA pertinentes. Sin embargo, en esas Pruebas documentales se enumeran varios proyectos que las Comunidades Europeas afirman ahora que de hecho **no** estaban relacionados con LCA, a saber: EUROMESH y *All Electric Aircraft* (segundo Programa Marco); BRAIN, CRASHWORTHINESS e IMAGES 2000 (tercer Programa Marco); ENHANCE, EDAVCOS, ELGAR, EUROSUP, ISAWARE y PROFOCE (cuarto Programa Marco); C-WAKE (quinto Programa Marco); y TATEM y SMIST (sexto Programa Marco). Los restantes proyectos enumerados en las notas 4307, 4325, 4340, 4356 y 4373 del informe provisional, y que las Comunidades Europeas afirman ahora que no estaban relacionados con LCA, no figuran en CE - Pruebas documentales 189-193, a pesar de que las Comunidades Europeas señalaron que estas últimas Pruebas documentales "comprendían más de lo necesario", en el sentido de que identificaban proyectos que no estaban relacionados con LCA.

[1670] CE, petición de reexamen intermedio, página 23.
[1671] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 137.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.274 Casi todos los proyectos identificados en las notas 4307, 4325, 4340, 4356 y 4373 del informe provisional están enumerados en CE - Prueba documental 194 (ICC). Sin embargo, las Comunidades Europeas no hicieron referencia a esa Prueba documental en su respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial. Además, en la página introductoria de esa Prueba documental, las Comunidades Europeas tratan de explicar las discrepancias entre las listas que figuran en ella y en las Pruebas documentales presentadas por los Estados Unidos. Sin embargo, en la explicación de las Comunidades Europeas no se indica que alguno de los proyectos enumerados no está relacionado con LCA.

6.275 Por tanto, habiendo examinado cuidadosamente las comunicaciones de las Comunidades Europeas, y a la luz del examen arriba expuesto, denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que se revisen las notas 4307, 4325, 4340, 4356 y 4373 del informe provisional.

5. Párrafos 7.1425, 7.1427, 7.1430, 7.1431, 7.1433, 7.1442, 7.1443 y 7.1445

6.276 Las Comunidades Europeas afirman que presentaron las cuantías totales de financiación recibidas por "todas las empresas pertinentes" y "todas las entidades adicionales solicitadas por el Grupo Especial" en virtud de los Programas Marco tercero, cuarto y sexto de las Comunidades Europeas en sus Pruebas documentales 193 (ICC), 969 (ICC), 970 (ICC), 972 (ICC) y 993 (ICC). Sostienen que esas Pruebas documentales confirman que las contribuciones identificadas en las notas 4324, 4325, 4326, 4340, 4341, 4372, 4373 y 4374 del informe provisional realmente no tuvieron lugar. Por consiguiente, piden que las referencias a, "entre otros", los proyectos BRAIN, IMAGES 2000, ENHANCE, EDAVCOS, ELGAR, EUROSUP, ISAWARE, PROFOCE, SMIST y TATEM se eliminen de esas notas y que, en consecuencia, se modifiquen las cifras y los valores pertinentes de los proyectos y contribuciones identificados en los párrafos 7.1425, 7.1427, 7.1430-7.1433 y 7.1445 del informe provisional.[1672]

6.277 Los Estados Unidos aducen que la petición de las Comunidades Europeas es en lo fundamental una reexposición del argumento que formularon en respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial. Recuerdan que en sus observaciones sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a esa pregunta observaron que las Comunidades Europeas no habían divulgado las cuantías de financiación proporcionadas a varias entidades Airbus en supuestamente 64 de los 145 proyectos para investigación y desarrollo tecnológico financiados en virtud de los Programas Marco. Los Estados Unidos observan que el informe provisional coincide al menos parcialmente con su evaluación de los hechos. Por consiguiente, piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas.[1673]

6.278 Como se explica en el informe provisional, el punto de partida de nuestras constataciones sobre los valores de las contribuciones recibidas por Airbus en virtud de los Programas Marco tercero, cuarto y sexto de las Comunidades Europeas fue la lista de proyectos presentada por los Estados Unidos en sus Pruebas documentales 314, 317 y 319. Esas Pruebas documentales contenían sinopsis de los proyectos relacionados con la aeronáutica apoyados en cada uno de los Programas Marco de las Comunidades Europeas pertinentes publicadas por la Comisión Europea, en las que se enumeraban cada proyecto, los participantes individuales, los patrocinadores, los coordinadores y los asociados. Los proyectos enumerados en las notas 4324, 4325, 4326, 4340, 4341, 4372, 4373 y 4374 del informe provisional, que las Comunidades Europeas piden que se descarten y supriman del informe, se habían identificado en Estados Unidos - Pruebas documentales 314, 317 y 319; y en cada caso una o más entidades Airbus se enumeraba como participante, patrocinador, coordinador y/o asociado. Sin embargo, las Comunidades Europeas no proporcionaron ningún detalle de cualesquiera pagos recibidos por esas entidades Airbus en virtud de esos programas. Aunque las Comunidades Europeas

[1672] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 23 y 24.
[1673] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 138 y 139.

ICC suprimida donde se indica [***]

sostienen que esas entidades Airbus no recibieron ninguna contribución en virtud de los proyectos pertinentes, no han explicado por qué se enumeraron en las sinopsis de proyectos, públicamente disponibles, elaboradas por la Comisión Europea. A falta de toda explicación fundamentada por parte de las Comunidades Europeas, en el informe provisional se trató cada entidad identificada como un beneficiario de financiación para investigación y desarrollo tecnológico proporcionada en virtud de cada proyecto pertinente. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que se enmienden las notas 4324, 4325, 4326, 4340, 4341, 4372, 4373 y 4374 y los párrafos 7.1425, 7.1427, 7.1430-7.1433 y 7.1445 del informe provisional.

6. Párrafos 7.1436, 7.1437 y 7.1439

6.279 Las Comunidades Europeas explican que las contribuciones enumeradas en sus Pruebas documentales 968 a 972 (todas ICC) recibidas por "BAE Systems" comprenden todas las contribuciones recibidas por todas las divisiones de BAE Systems (con inclusión de BAE (Operations) Ltd.), tal como existían en el momento pertinente. En particular, observan que una donación de **[*******]** euros a BAE Systems para el proyecto C-Wake como parte del quinto Programa Marco figura en CE - Prueba documental 971 (ICC). Por consiguiente, piden que la referencia a "C-Wake" se suprima del párrafo 7.1436 y las notas 4356 y 4357 del informe provisional, y que se introduzca una enmienda consiguiente en los números pertinentes de los proyectos y contribuciones identificados en los párrafos 7.1437 y 7.1439 del informe provisional.[1674]

6.280 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas por las mismas razones por las que aducen que el Grupo Especial debe rechazar la anterior petición de las Comunidades Europeas.[1675]

6.281 La petición de las Comunidades Europeas está relacionada con lo que efectivamente constituye una diferencia entre la manera en que han descrito las empresas BAE que recibieron fondos como parte del Programa Marco ("BAE Systems") y la manera en que la empresa BAE pertinente es denominada en la información públicamente disponible ("BAE (Operations) Ltd."). Aceptamos la explicación de las Comunidades Europeas, y hemos modificado nuestras constataciones para reflejar la cuantía correspondiente a BAE (Operations) Ltd., a la que se hace referencia en CE - Prueba documental 971 (ICC) como "BAE Systems".

7. Párrafo 7.1461

6.282 Las Comunidades Europeas sostienen que, en lugar de atribuir a Airbus la cuantía total de los fondos del Gobierno francés para investigación aeronáutica proporcionados a todos los receptores entre 1986 y 1993, sería más adecuado "colmar la 'laguna probatoria' percibida" concerniente a la cuantía de la ayuda del Gobierno francés proporcionada a Airbus atribuyendo a Airbus **[*******]** de la cuantía total de fondos proporcionados a todos los receptores en todos esos años. Esto representaría la misma proporción de la financiación total de proyectos aeronáuticos por el Gobierno francés en los años 1994 a 2005 que fue realmente recibida por Airbus en esos años, y que las Comunidades Europeas sostienen está confirmada en CE - Prueba documental 209 (ICC).[1676]

6.283 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre la petición de las Comunidades Europeas.

[1674] CE, petición de reexamen intermedio, página 24.
[1675] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafos 138 y 139.
[1676] CE, petición de reexamen intermedio, página 24.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.284 Recordamos que en la pregunta 278 del Grupo Especial se pidió concretamente a las Comunidades Europeas que proporcionaran un "desglose de todos los proyectos relacionados con LCA financiados por el Gobierno francés entre 1986 y 1993". Las Comunidades Europeas no lo hicieron porque, afirmaron, ni el Gobierno francés ni Airbus pudieron encontrar los contratos pertinentes. En lugar de ello, sostuvieron que la proporción del total de financiación gubernamental que Airbus habría recibido habría sido "muy inferior" a los 391 millones de euros alegados, e indicaron que Airbus sólo había recibido **[***]** millones de euros de los 809 millones de euros proporcionados a todos los receptores entre 1994 y 2005 para justificar esa conclusión. En el párrafo 7.1461 del informe provisional desestimamos la respuesta de las Comunidades Europeas, observando, entre otras cosas, que:

> "la explicación que han dado las CE acerca del hecho de no haber presentado la información solicitada y el método que sugieren que adopte el Grupo Especial para llegar a una cifra adecuada de las actividades de investigación y desarrollo tecnológico distan de ser satisfactorios ... recordamos que cuando una parte se niega a suministrar la información solicitada por un grupo especial, éste está autorizado a sacar conclusiones de la configuración total de los hechos que tiene ante sí".

6.285 Las Comunidades Europeas piden ahora al Grupo Especial que reconsidere sus constataciones y concluya que sería adecuado atribuir a Airbus **[***]** de la cuantía total de fondos proporcionados a todos los receptores entre 1986 y 1993, es decir, **[***]** de 391 millones de euros, en lugar de toda esa cuantía. Sin embargo, al hacer esa petición las Comunidades Europeas no hacen referencia a ningún hecho que pudiera sugerir que la financiación que Airbus recibió durante el período pertinente (1986-1993) representaba una proporción del total de los fondos otorgados a todos los receptores igual o similar a la proporción del total de los fondos que realmente recibió en el período subsiguiente (1994-2006). Así pues, las Comunidades Europeas no hacen referencia a ningún hecho que respalde su opinión de que sería adecuado asignar a Airbus **[***]** del total de los fondos otorgados por el Gobierno francés entre 1986 y 1993, en lugar de cualquier otra proporción que sea inferior al 100 por ciento. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

8. Párrafo 7.1481

6.286 Las Comunidades Europeas solicitan que el párrafo 7.1481 del informe provisional se enmiende para reflejar lo que a su juicio era un argumento "directamente pertinente para el análisis del beneficio" realizado en el párrafo 7.1491 del informe provisional, que formularon en el párrafo 630 de su Segunda comunicación escrita.[1677]

6.287 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre la petición de las Comunidades Europeas.

6.288 La petición de las Comunidades Europeas se centra en la declaración que figura subrayada en el siguiente extracto del párrafo 630 de su Segunda comunicación escrita:

> "Las Comunidades Europeas confirman que la cuantía total de la ayuda para investigación y desarrollo tecnológico *prometida* a Airbus SAS en el marco del *Luftfahrtforschungsprogramm* (LUFO) I a III al 1º de julio de 2005 para el período hasta 2007 es **[***]**.{} Sin embargo, no hay garantía de financiación a Airbus SAS. La cantidad *desembolsada* depende del monto de los costos admisibles que asuma Airbus Deutschland." (sin subrayar en el original; no se reproduce la nota de pie de página)

[1677] CE, petición de reexamen intermedio, página 24.

ICC suprimida donde se indica [***]

A nuestro juicio, no hay en esa declaración nada que pueda considerarse "directamente pertinente" a la cuestión del beneficio abordada en el párrafo 7.1491 del informe provisional. Es más, en ese párrafo no hay indicación alguna de que la declaración a que ahora hacen referencia las Comunidades Europeas tuviera por objeto articular sus opiniones sobre si la financiación prometida en el marco del Programa LuFo III, pero no desembolsada, otorgó algún beneficio a Airbus. Por consiguiente, declinamos hacer los cambios solicitados.

9. Párrafos 7.1502, 7.1551 y 7.1552

6.289 Las Comunidades Europeas piden que la referencia a "... y los Estados miembros de las CE ..." se suprima de los párrafos 7.1502, 7.1551 y 7.1552 del informe provisional, observando a ese respecto que los Programas Marco de las CE se financian únicamente con cargo al presupuesto de las Comunidades Europeas y son desembolsados por la Comisión Europea.[1678]

6.290 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre la petición de las Comunidades Europeas.

6.291 Hemos modificado los párrafos 7.1502, 7.1551 y 7.1552 (ahora párrafos 7.1513, 7.1562 y 7.1563) para suprimir la referencia a "... y los Estados miembros de las CE ...".

O. EFECTOS DESFAVORABLES

1. Párrafo 7.1610

6.292 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que modifique la segunda frase del párrafo 7.1610 del informe provisional para indicar que BAE, una empresa del Reino Unido, y no el Reino Unido, se sumó al consorcio Airbus en 1979. Piden asimismo al Grupo Especial que modifique la tercera frase de este párrafo omitiendo al Reino Unido, porque BAE Systems no se fusionó en EADS.

6.293 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.294 Ambos aspectos de la petición de las Comunidades Europeas son correctos como cuestión de hecho, y en consecuencia hemos modificado el párrafo 7.1610 (ahora párrafo 7.1621) para reflejar correctamente los hechos.

2. Párrafo 7.1664

6.295 Los Estados Unidos solicitan que, a fin de reflejar correctamente el informe del Grupo Especial citado, las referencia al "producto subvencionado" que figuran en las líneas 12, 13 y 14 del párrafo 7.1664 del informe provisional se modifiquen de manera que digan "producto objeto de dumping".[1679]

6.296 Las Comunidades Europeas están de acuerdo con la petición de los Estados Unidos.[1680]

6.297 El informe del Grupo Especial en cuestión concernía a una investigación del Departamento de Comercio de los Estados Unidos de supuesto dumping, y en consecuencia hemos introducido los

[1678] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 24 y 25.
[1679] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 23.
[1680] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

cambios solicitados en el párrafo 7.1664 (ahora párrafo 7.1675), a fin de reflejar correctamente los hechos en que se basó esa diferencia.

3. Párrafo 7.1693, nota 4785

6.298 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que enmiende la nota 4785 del informe provisional para indicar que el último A300 se entregó en julio de 2007, mientras que el último A310 se entregó en 1993, afirmando que ese cambio refleja con más exactitud el calendario de las últimas entregas de esas aeronaves, y solicitan que se haga una aclaración similar en el párrafo 7.1963 del informe provisional.[1681]

6.299 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.300 Las Comunidades Europeas no citan fuentes de la fecha de 1993 para la última entrega del A310. Según la información Airclaims presentada por las Comunidades Europeas, en 1993 y 1995 hubo siete pedidos de aeronaves A310, y entre 1994 y 1998 se entregaron a clientes nueve aeronaves A310.[1682] Además, en la nota 4785 y en el párrafo 7.1963 del informe provisional no se hace referencia a fechas de entrega, sino más bien a fechas de producción. Las Comunidades Europeas no dan razones para proponer que la referencia a fechas de producción mencionadas se cambie por una referencia a fechas de entrega. A falta de toda prueba que respalde la afirmación de las Comunidades Europeas sobre la última fecha de entrega del A310, que contradice la información que el Grupo Especial tiene ante sí, y a falta de razones que justifiquen tener en cuenta la fecha de la última entrega, en lugar de la última fecha de producción a que ha hecho referencia el Grupo Especial, denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

4. Párrafos 7.1741-1747

6.301 Los Estados Unidos observan que, como parte de la evaluación de si las importaciones de LCA de Boeing fueron desplazadas en el mercado de las CE, los párrafos 7.1742-7.1747 del informe provisional reproducen datos sobre la cantidad de entregas de LCA presentados por los Estados Unidos. No obstante, éstos señalan que, si bien el Grupo Especial indicó, en el párrafo 7.1729 del informe provisional, que los Estados Unidos también presentaron datos sobre el valor de entregas de LCA (medido por precios de catálogo) en el mercado de las CE, el análisis que figura en el párrafo 7.1741 del informe provisional no refleja el examen de esos datos, mientras que en el párrafo 7.2103 del informe provisional se aclara que el Grupo Especial sí examinó datos comparables sobre la cuota de mercado, medida por valor, en el contexto de su análisis del daño importante.[1683] Los Estados Unidos reiteran su opinión, explicada durante el procedimiento, de que "la similitud de las cuotas de mercado estimadas por valor y por volumen sugiere que las empresas están vendiendo mezclas relativamente similares de aeronaves de alto valor y bajo valor en cualquier momento dado".[1684] Los Estados Unidos afirman, por consiguiente, que la similitud de las tendencias de la cuota de mercado, ya sea medida por cantidad de aeronaves o por valor estimado (a precios de catálogo) de las aeronaves corrobora la validez de los datos sobre unidades entregadas en que el Grupo Especial se apoyó, y confirma que el análisis del Grupo Especial, que se basa en unidades entregadas, no está distorsionado por cambios en la mezcla relativa de aeronaves de alto valor y bajo valor dentro de la categoría única de productos LCA. Los Estados Unidos sugieren que el análisis del

[1681] CE, petición de reexamen intermedio, página 25.
[1682] CE - Prueba documental 21.
[1683] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 24.
[1684] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 25, donde se cita Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 734.

ICC suprimida donde se indica [***]

desplazamiento que figura en el informe provisional se fortalecería si se tomara nota de los datos sobre la cuota de mercado basados en el valor.[1685]

6.302 Las Comunidades Europeas coinciden con los Estados Unidos en la necesidad de que se formulen constataciones fácticas alternativas relativas a las cuotas de mercado en el mercado de las CE, y recuerdan su propia petición de constataciones fácticas subsidiarias.[1686] Consideran, sin embargo, que el Grupo Especial debe hacer constataciones fácticas subsidiarias sobre las cuotas de mercado basadas en el valor no sólo para el mercado de las CE, como piden los Estados Unidos, sino también para los mercados de terceros países objeto de la diferencia, por agrupamientos de productos específicos, y reiteran su opinión de que esas constataciones fácticas subsidiarias ayudarían al Órgano de Apelación a completar el análisis en el caso de que revocara las constataciones del Grupo Especial. Con ese fin, las Comunidades Europeas, en sus observaciones sobre la petición de reexamen intermedio presentada por los Estados Unidos, aportaron una serie de cuadros en los que figuraban datos sobre cuotas de mercado medidas por valor. Las Comunidades Europeas explican la metodología que utilizaron para preparar esos cuadros y citan las fuentes de los datos que presentan. Solicitan al Grupo Especial que formule constataciones fácticas subsidiarias basadas en esos datos con respecto a todos los mercados de los países de que se trata i) que abarquen todas las LCA y ii) desglosadas por los agrupamientos de productos LCA que las Comunidades Europeas sugirieron.

6.303 Por lo que respecta a la petición de los Estados Unidos, observamos que en nuestro análisis del desplazamiento u obstaculización en el mercado de las CE nos centramos en las entregas de LCA como la medida adecuada, tal como habían aducido los Estados Unidos, y no en los pedidos, como habían aducido las Comunidades Europeas.[1687] Los Estados Unidos habían presentado información sobre entregas, basada tanto en las cantidades de LCA entregadas como en el valor medido por los precios de catálogo, en apoyo de su aseveración de que tanto Airbus como Boeing "están vendiendo mezclas relativamente similares de aeronaves de alto valor y bajo valor en cualquier momento dado".[1688] Las Comunidades Europeas no cuestionaron esa afirmación. Tampoco adujeron que las tendencias en la cuota de mercado, medida por número de entregas, estaban distorsionadas por cambios en la mezcla relativa de LCA de alto valor y bajo valor dentro del producto similar único considerado en el análisis del Grupo Especial. Por tanto, no estimamos necesario formular, y no formulamos, constatación alguna sobre la cuota de mercado en el mercado de las CE basada en el valor de las LCA entregadas. Además, como se indica en otra parte del informe provisional, los precios de catálogo de las LCA no representan con exactitud el precio al que las LCA realmente se venden y se entregan, y por tanto dista mucho de ser claro que la información sobre la cuota de mercado basada en el valor, medido por el precio de catálogo de las LCA entregadas, sea especialmente significativa. En consecuencia, denegamos la petición de los Estados Unidos.

6.304 Por las mismas razones que se exponen más abajo en relación con nuestra decisión de denegar la otra petición de las Comunidades Europeas a este respecto[1689], denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

[1685] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 26.

[1686] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 25-30. *Véanse* los párrafos 6.305-6.314 *infra*.

[1687] Informe provisional, párrafos 7.1734-7.1739.

[1688] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 25, donde se cita Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 734.

[1689] Véase *infra*, empezando por el párrafo 6.309.

ICC suprimida donde se indica [***]

5. Párrafos 7.1762-7.1781

6.305 Las Comunidades Europeas observan que en los párrafos 7.1762-7.1781 del informe provisional se expone, sobre una base agregada, la evolución de la cuota de mercado en mercados de terceros países específicos entre 2001 y 2006. Piden al Grupo Especial que formule constataciones subsidiarias por lo que respecta a la evolución de la cuota de mercado en mercados de terceros países específicos sobre la base de las agrupaciones de productos que sugirieron en el curso del procedimiento. Las Comunidades Europeas afirman que esas constataciones fácticas subsidiarias permitirían al Órgano de Apelación completar el análisis si estuviera en desacuerdo con las constataciones del Grupo Especial relacionadas con los productos. Consideran que sus argumentos deben presentarse cabalmente en el informe de manera justa y equilibrada, y sostienen que esto requiere la presentación de los datos por agrupamientos de productos en forma de cuadro. Las Comunidades Europeas indican también que no tenían conocimiento de las críticas concernientes a su presentación de los datos a que hace referencia el Grupo Especial en el informe provisional. Concretamente, las Comunidades Europeas aluden a las observaciones del Grupo Especial de que: i) las Comunidades Europeas no contaron las entregas de aeronaves Boeing 747, ii) las Comunidades Europeas no contaron las entregas de aeronaves Boeing 757 en el mercado de las CE, y iii) las Comunidades Europeas trataron las entregas a una empresa de arrendamiento como entregas al país de la empresa de arrendamiento y no como entregas al país de la línea aérea operadora. Las Comunidades Europeas observan que el Grupo Especial no les pidió que presentaran datos en esa forma.

6.306 Las Comunidades Europeas, en su petición de reexamen intermedio del informe provisional, presentaron cuadros en los que se expone la evolución de la cuota de mercado en mercados de países específicos por agrupamientos de productos, corrigiendo las críticas del Grupo Especial arriba descritas, y piden al Grupo Especial que utilice esos datos, o que derive él mismo datos de las pruebas que figuran en el expediente, para i) registrar los argumentos de las Comunidades Europeas y ii) formular constataciones fácticas subsidiarias por lo que respecta a la evolución de la cuota de mercado en los mercados de los países de que se trata, desglosada por productos.[1690] Las Comunidades Europeas observan que la fuente de los datos que presentan, Airclaims, nunca se ha rechazado, y que ambas partes y el Grupo Especial se han apoyado en datos obtenidos de esa fuente.

6.307 Los Estados Unidos se oponen a la petición de las Comunidades Europeas y piden al Grupo Especial que decline incorporar los cuadros presentados por las Comunidades Europeas en el informe definitivo, y decline asimismo formular constataciones fácticas alternativas basadas en esos cuadros.[1691] Sostienen que las críticas del Grupo Especial de la metodología de cuenta de las Comunidades Europeas no podían sorprender a éstas, dado que esas cuestiones metodológicas eran objeto de controversia entre las partes. Los Estados Unidos observan a ese respecto, por ejemplo, que las Comunidades Europeas adujeron específicamente que las entregas hechas por intermedio de empresas de arrendamiento debían excluirse del cálculo de la cuota de mercado[1692], y que ambas partes abordaron ampliamente la cuestión de si las entregas del Boeing 747 eran pertinentes por lo que

[1690] CE, petición de reexamen intermedio, páginas 25-30. Aunque en los párrafos a que se hace referencia en las observaciones de las CE se describe el examen por el Grupo Especial de la evolución de la cuota de mercado en mercados de terceros países específicos, las CE también presentaron, en forma de cuadro, nuevos datos correspondientes al mercado de las CE, que el Grupo Especial abordó en los párrafos 7.1727-7.1747 del informe provisional, y no hicieron más referencias a esos datos en su petición de reexamen intermedio.

[1691] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 140.

[1692] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 141, donde se cita, por ejemplo, CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 333 y 334, 350, 357 y 358, 364, 382, 389. Los Estados Unidos disintieron. Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 275-277.

ICC suprimida donde se indica [***]

respecta a las alegaciones de desplazamiento y obstaculización, e incluso cualesquiera alegaciones de perjuicio grave.[1693] Así pues, los Estados Unidos consideran que el Grupo Especial no denegó a las Comunidades Europeas una oportunidad justa de presentar sus argumentos, sino que más bien decidió que el planteamiento metodológico de las Comunidades Europeas para la presentación de datos sobre entregas de aeronaves no era adecuado.

6.308 Los Estados Unidos observan que, como afirman las Comunidades Europeas, los datos subyacentes en los cuadros que éstas presentan ahora no se discuten, y figuran en el expediente que el Grupo Especial tiene ante sí. Sin embargo, a juicio de los Estados Unidos, presentar esos datos en cuadros conforme a una serie de presuposiciones metodológicas en lugar de otra, no significa simplemente reordenar las pruebas, sino en la práctica formular un argumento sobre el sentido de las pruebas en un contexto jurídico concreto. En opinión de los Estados Unidos, el hecho de que el Grupo Especial rechazara los argumentos de las Comunidades Europeas en el informe provisional no proporciona a las Comunidades Europeas otra oportunidad para reconfigurar sus argumentos en la etapa intermedia de reexamen o para presentarlos de manera distinta, a la luz de las decisiones del Grupo Especial sobre las cuestiones metodológicas.[1694] Los Estados Unidos consideran que incluir los cuadros presentados por las Comunidades Europeas con su petición de reexamen intermedio implicaría, erróneamente, que las Comunidades Europeas presentaron argumentos relativos a los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 durante las actuaciones sobre la base de esos datos, tal como se presentan en los cuadros que ahora utilizan, cosa que las Comunidades Europeas no hicieron. Por tanto, los Estados Unidos solicitan respetuosamente al Grupo Especial que rechace la petición de las Comunidades Europeas.[1695]

6.309 Aunque las Comunidades Europeas caracterizan la presentación de datos sobre cuota de mercado en el informe provisional como si "reflejara los argumentos de los Estados Unidos"[1696], lo cierto es que es evidente que la presentación de datos sobre la cuota de mercado refleja nuestras propias conclusiones por lo que respecta al producto subvencionado y el producto similar pertinentes en esta diferencia. Tras concluir que el producto subvencionado y similar pertinente es todas las LCA de Airbus y Boeing, respectivamente[1697], procedimos a examinar las pruebas sobre la base de ese producto único, como se indica en el párrafo 7.1731 del informe provisional. Seguimos el mismo criterio con respecto a nuestro examen de la cuota de mercado en mercados específicos de terceros países, como se indica en el párrafo 7.1749 del informe provisional. Al examinar la cuestión de la cuota de mercado nos apoyamos en los datos presentados por los Estados Unidos, cuya exactitud no discutieron las Comunidades Europeas, ya que esos datos eran compatibles con nuestra opinión sobre el producto subvencionado y similar pertinente, mientras que los datos presentados por las Comunidades Europeas no lo eran. Las Comunidades Europeas habían presentado datos sobre la cuota de mercado desglosados por agrupamientos de productos que, afirmaron, el Grupo Especial debía constatar que eran productos subvencionados y similares separados en esta diferencia. Como habíamos rechazado ese planteamiento, los datos de las Comunidades Europeas, en la forma en que se presentaron, no eran adecuados como base para nuestro análisis de la cuota de mercado. Pese a ello, examinamos los datos de las Comunidades Europeas, y concluimos que "ofrecen una imagen inexacta e incompleta de las entregas de LCA en el mercado de las CE entre 2001 y 2006", haciendo referencia

[1693] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 141, donde se cita, por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1670-1757; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 654-656.
[1694] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 142.
[1695] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 143.
[1696] CE, petición de reexamen intermedio, página 25.
[1697] Informe provisional, párrafos 7.1639-7.1669.

ICC suprimida donde se indica [***]

a problemas específicos de la metodología de cuenta de las Comunidades Europeas por lo que respecta a la presentación de los datos en cuestión.[1698]

6.310 Aunque las Comunidades Europeas indican que les sorprendieron nuestras críticas de los datos que presentaron, esas críticas no guardan relación con la presentación de los datos sobre la base de los agrupamientos de productos propugnados por las Comunidades Europeas durante el procedimiento, sino más bien con la metodología de cuenta de las Comunidades Europeas en la preparación de los cuadros de datos presentados.[1699] Además, algunas de esas cuestiones metodológicas fueron objeto de argumentos de las partes, incluidos extensos argumentos concernientes a si el Boeing 747 y el Airbus A380 eran de algún modo pertinentes para el examen de las alegaciones de los Estados Unidos. Las Comunidades Europeas siempre adujeron que el Grupo Especial no debía considerar que el Boeing 747 era similar a cualquier LCA de Airbus, ni considerar que el Airbus A380 era similar a cualquier LCA de Boeing, opiniones discutidas por los Estados Unidos, y que en última instancia rechazamos al constatar la existencia de un único producto subvencionado y un único producto similar. Además, las Comunidades Europeas sugirieron que las entregas por empresas de arrendamiento financiero no debían incluirse en el cálculo de la cuota de mercado[1700], mientras que los Estados Unidos expresaron la opinión opuesta.[1701] El que las Comunidades Europeas presenten ahora datos en los que incluyen entregas del Boeing 747 y entregas de empresas de arrendamiento financiero en sus cuadros sobre entregas en los distintos mercados que se están considerando es incompatible con las posiciones que adoptaron a lo largo del procedimiento. A nuestro juicio, esto demuestra que de hecho los datos recientemente presentados en forma de cuadro no registran los argumentos de las Comunidades Europeas tal como se formularon durante el procedimiento.

6.311 Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que la presentación de datos sobre la base de una serie específica de presuposiciones subyacentes constituye en la práctica una presentación de un argumento en un contexto jurídico en particular, no simplemente una organización de los datos. Nos parece claro que la presentación de nuevos argumentos, que es lo que las Comunidades Europeas realmente hacen con sus nuevos datos en forma de cuadros, no es admisible en esta etapa intermedia de reexamen del procedimiento. Como las propias Comunidades Europeas aducen en un contexto distinto, una parte no puede en esta etapa del procedimiento modificar sus argumentos, ni el Grupo Especial tiene derecho a caracterizar indebidamente en su informe los argumentos de una parte.[1702]

[1698] Informe provisional, párrafo 7.1745. *Véase* también el párrafo 7.1767 del informe provisional, en el que indicamos que "los datos relativos a las entregas a terceros países presentados por las CE ponen de manifiesto las mismas preocupaciones que la información que presentaron sobre entregas al mercado de las CE".

[1699] Observamos que hemos comprobado las cifras recientemente presentadas sobre números de LCA entregadas, y que, cuando se agregan para ponerlas en conformidad con nuestras conclusiones relativas al producto subvencionado y similar, no arrojan las mismas cifras que los datos sobre entregas en que nos apoyamos en el informe provisional. Las Comunidades Europeas en ningún momento discutieron las cifras sobre entregas presentadas por los Estados Unidos en las que nos apoyamos. En nuestro examen de los datos, tal como fueron presentados inicialmente por las Comunidades Europeas, procedimos a una serie similar de agregaciones. Esto dio lugar a mayores diferencias con los datos presentados por los Estados Unidos, en los que nos apoyamos, que la agregación de los datos recientemente presentados, si bien estos últimos aún muestran diferencias. Por tanto, consideramos que, para servir como base de constataciones fácticas, los datos recientemente presentados tendrían que examinarse cuidadosamente en un esfuerzo para determinar la razón o razones de esas discrepancias. A nuestro juicio, ese esfuerzo incluiría la consideración de las opiniones de los Estados Unidos, si emprendiéramos esa labor.

[1700] Por ejemplo, CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 333 y 334, 350, 357 y 358, 364, 382 y 389.

[1701] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 207 del Grupo Especial, párrafos 654-656.

[1702] Véase CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

A nuestro juicio, sería del todo improcedente que formuláramos constataciones subsidiarias sobre la base de esos datos recientemente presentados, ya que esas constataciones tendrían necesariamente que basarse en pruebas y argumentos no sometidos antes a nuestra consideración, y a los cuales los Estados Unidos sólo han tenido una oportunidad mínima de responder. Incluir esas pruebas recientemente presentadas, permitiendo así que pareciera que los argumentos basados en esas pruebas se habían formulado durante el procedimiento, sería a nuestro entender injusto y privaría a los Estados Unidos de las debidas garantías procesales a las que tienen derecho en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC. Por tanto, aunque nos sintiéramos inclinados a formular constataciones subsidiarias sobre la base de los agrupamientos de productos afirmados por las Comunidades Europeas, esas constataciones, como máximo, conllevarían un examen de las pruebas inicialmente presentadas al Grupo Especial por las Comunidades Europeas, y no de esos cuadros recientemente presentados. En cualquier caso, sin embargo, no nos parece necesario considerar la posibilidad de formular constataciones subsidiarias sobre la evolución de la cuota de mercado basándonos en los agrupamientos de productos propuestos por las Comunidades Europeas.[1703]

6.312 Las Comunidades Europeas sugieren que las constataciones subsidiarias permitirían al Órgano de Apelación "completar el análisis" en el caso de que no estuviera de acuerdo con nuestras constataciones relacionadas con los productos. Sin embargo, y con independencia de las pruebas sobre la base de las cuales podrían formularse constataciones subsidiarias, no nos parece claro, y las Comunidades Europeas no han detallado, en qué modo esas constataciones permitirían al Órgano de Apelación "completar el análisis". Aunque formuláramos constataciones subsidiarias por lo que respecta a la evolución de la cuota de mercado basándonos en los agrupamientos de productos propugnados por las Comunidades Europeas, esto no permitiría una resolución independiente de la diferencia por el Órgano de Apelación. Nuestra constatación de existencia de un único producto subvencionado y similar es una premisa fundamental de todo nuestro análisis del perjuicio grave, incluido el análisis de la causalidad, y de nuestras constataciones globales. Por tanto, no vemos en qué manera, si alguna hubiera, constataciones fácticas concernientes a la cuota de mercado de distintos agrupamientos de productos podrían estar relacionadas con nuestras constataciones relativas a la causalidad basadas en la premisa de un único producto subvencionado y similar. Vemos pocas ventajas en formular esas constataciones subsidiarias, ya que a nuestro juicio no serían suficientes para permitir una resolución de esta diferencia basada en la opinión de las Comunidades Europeas de que hay distintas categorías de productos.

6.313 La cuestión de si debía considerarse las LCA como un solo producto subvencionado y similar o como distintos productos sobre la base de las distinciones aducidas por las Comunidades Europeas fue un aspecto crítico y acaloradamente debatido en esta diferencia. El que pudiéramos decidir esa cuestión en consonancia con la posición de los Estados Unidos era desde el principio claramente una posibilidad, de la cual las Comunidades Europeas tenían que ser muy conscientes. El que las Comunidades Europeas optaran, a pesar de esa posibilidad, por basar todos sus argumentos en su propia opinión sobre los productos subvencionados y similares adecuados, es decir, en múltiples productos subvencionados y similares correspondientes distintos, en lugar de presentar argumentos y pruebas que respondieran directamente a las alegaciones tal como habían sido formuladas por los Estados Unidos y a las pruebas que habían presentado en apoyo de esas alegaciones, representa una opción estratégica y táctica que las Comunidades Europeas tenían derecho a hacer. Sin embargo, el que ejercieran esa opción, y presentaran pruebas y argumentos basados en su propia opinión de la

[1703] Observamos que las constataciones subsidiarias más significativas que hicimos conciernen a la interpretación del término "beneficio" en el contexto del argumento de las CE relativo a la transferencia, que es una cuestión de interpretación jurídica que no se había abordado definitivamente antes. Esto es algo muy distinto de formular conclusiones fácticas subsidiarias basadas en un argumento jurídico que ha sido rechazado por el Grupo Especial por razones basadas en el texto del Acuerdo y en anteriores informes de procedimientos de solución de diferencias.

ICC suprimida donde se indica [***]

cuestión subyacente del producto similar y subvencionado, no significa, a nuestro entender, que, habiendo rechazado la posición de las Comunidades Europeas, estemos pese a ello obligados a formular constataciones subsidiarias por lo que respecta a las alegaciones de desplazamiento y obstaculización presentadas por los Estados Unidos como si hubiéramos resuelto la cuestión del producto en consonancia con la posición de las Comunidades Europeas.

6.314 Por todas las razones arriba expuestas, denegamos la petición de las Comunidades Europeas de que incluyamos en el informe definitivo los cuadros de datos sobre entregas de LCA a los mercados de las CE y de terceros países recientemente presentados[1704], y declinamos formular constataciones subsidiarias sobre la cuota de mercado basadas en los agrupamientos de productos propuestos por las Comunidades Europeas, tanto sobre la base de los datos recientemente presentados como sobre la base de las pruebas presentadas originalmente.

6. Párrafo 7.1773

6.315 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que enmiende la sexta frase del párrafo 7.1773 del informe provisional para corregir una declaración errónea.[1705]

6.316 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.317 Las Comunidades Europeas tienen razón, y en consecuencia hemos corregido el párrafo 7.1773 (ahora párrafo 7.1784) para reflejar, como se muestra en el cuadro 28, que la cuota de mercado del 100 por ciento de Airbus en 2004 refleja pedidos de dos aeronaves, no una aeronave, como se indicaba originalmente.

7. Párrafo 7.1790

6.318 Los Estados Unidos piden que se modifique la penúltima frase del párrafo 7.1790 del informe provisional para reflejar más exactamente su posición.[1706] Recuerdan que, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, explicaron que:

> "Cuando las pruebas demuestran que un cliente, tras hacer un "examen analítico y exhaustivo" de todos los factores [pertinentes], encontró una diferencia de precio que era lo bastante significativa para tener una repercusión importante en el resultado de la venta, las pruebas demuestran la existencia de subvaloración de precios en el sentido de los párrafos 3 c) y 5 del artículo 6."[1707]

En otras palabras, los Estados Unidos afirman que no sostuvieron que el mero hecho de que un cliente haya escogido un modelo de LCA con preferencia a otro constituye una prueba suficiente de subvaloración de precios. Antes bien, lo que adujeron fue que cuando un cliente monetiza todos los factores pertinentes está haciendo una comparación de precios que, en palabras del párrafo 5 del artículo 6, se hace "en el mismo nivel comercial y en momentos comparables, teniéndose debidamente en cuenta cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios".[1708] Si tras hacer esa comparación de precios constata que un modelo de LCA tiene un precio neto menor que un modelo

[1704] Como se indica más arriba, por esas mismas razones, denegamos la petición de las Comunidades Europeas de incluir los cuadros de datos sobre el valor de las entregas en los mercados de las CE y de terceros países recientemente presentados. *Véanse* los párrafos 6.301 a 6.304.

[1705] CE, petición de reexamen intermedio, página 30.

[1706] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafos 27-30.

[1707] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 62. (sin subrayar en el original)

[1708] Acuerdo SMC, párrafo 5 del artículo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

de LCA competidor, habida cuenta de todos esos factores, los Estados Unidos aducen que el análisis del cliente constituye una prueba pertinente de la existencia de subvaloración de precios en el sentido de los párrafos 3 c) y 5 del artículo 6.[1709] Los Estados Unidos sostienen que la diferencia entre su verdadero argumento y el que se les atribuye en el párrafo 7.1790 del informe provisional no carece de importancia. Aunque del mero hecho de que un cliente haya escogido un modelo de LCA con preferencia a un modelo de LCA competidor cabría concluir que ese cliente ha determinado que el modelo de LCA que ha escogido ofrece mejor valor, esto no significaría necesariamente -como aparentemente sugeriría el párrafo 7.1790 del informe provisional- que el modelo de LCA escogido tenía un precio más bajo. Según los Estados Unidos, las líneas aéreas no siempre adoptan sus decisiones sobre LCA competidoras únicamente sobre la base del precio, y en consecuencia la opción de un modelo de LCA con preferencia a otro por una línea aérea no indica necesariamente que exista subvaloración de precios. No obstante, cuando un cliente constata específicamente que, habida cuenta de todos los factores pertinentes, un modelo de LCA se ofrece de hecho a un precio más bajo que otro -y cuando esa diferencia de precio tiene una repercusión importante en el resultado de la venta- la constatación del cliente constituye una prueba pertinente de "significativa subvaloración de precios" tal como esa expresión se utiliza en los párrafos 3 c) y 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[1710] Por consiguiente, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que revise la penúltima frase del párrafo 7.1790 del informe provisional.

6.319 Las Comunidades Europeas no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.320 Tras examinar las comunicaciones citadas por los Estados Unidos en apoyo de su petición, consideramos que el texto que proponen representa más exactamente el meollo de su argumento a este respecto, y en consecuencia, a falta de toda objeción por parte de las Comunidades Europeas, hemos modificado la penúltima frase del párrafo 7.1790 (ahora párrafo 7.1801).

8. Párrafo 7.1856

6.321 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que enmiende la primera frase del párrafo 7.1856 del informe provisional para reflejar más exactamente su argumento.[1711] En esa frase se observa que los Estados Unidos presentaron, "como prueba de la magnitud de la subvención", un informe de NERA Economic Consulting. Los Estados Unidos observan que, como se indica en otras partes del informe provisional, las cifras calculadas por NERA representan una estimación de la deuda adicional, en dólares de 2006, que Airbus habría tenido que soportar si hubiera obtenido financiación en condiciones comerciales.[1712] Los Estados Unidos consideran que esa cifra, aunque es claramente pertinente para determinar si la magnitud de las subvenciones es suficiente para causar los efectos alegados, no representa necesariamente la cuantía del "beneficio" de la AEP/FEM, tal como ese término se utiliza en el párrafo 1 b) del artículo 1 y el artículo 14 del Acuerdo SMC. A juicio de los Estados Unidos, aunque el uso del término "beneficio" en conjunción con una explicación de la metodología realmente utilizada en el informe cuantitativo de NERA, como en el párrafo 7.1954 del informe provisional, no es necesariamente inadecuado, el uso del término "beneficio" en el párrafo 7.1856, sin más explicaciones, podría ser engañoso.

[1709] Los Estados Unidos también estimaron que si una diferencia de precio era lo bastante significativa para tener una repercusión importante en el resultado de la venta, la subvaloración de precios sería una "significativa subvaloración de precios" en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6.

[1710] Los Estados Unidos observan que en el párrafo 8.1824 [*sic*] se resume correctamente su argumento sobre esta cuestión. Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, nota 24. Suponemos que se trata de una referencia al párrafo 7.1824 del informe provisional.

[1711] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafos 31 y 32

[1712] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 31, donde se cita el informe provisional, párrafo 7.1937, nota 5305.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.322 Las Comunidades Europeas aceptan la petición de los Estados Unidos de que se sustituya el término "beneficio" en la primera frase del párrafo 7.1856 del informe provisional.[1713] Sin embargo, discrepan de que el texto propuesto por los Estados Unidos represente una descripción exacta de la manera en que los Estados Unidos y NERA han caracterizado esas cifras. Mantienen que los propios Estados Unidos describieron las cifras de NERA como cálculos "expresados **[***]** uniformemente en dólares corrientes"[1714], y que NERA describe sus cifras como "una cantidad acumulada de efectivo que Airbus ahorra a lo largo del tiempo pagando menos que el mercado".[1715] Las Comunidades Europeas observan además que los Estados Unidos, al referirse a la pertinencia de esas cifras para sus argumentos, afirmaron que "la hipótesis teórica pertinente para determinar el efecto de la subvención *no* consiste en considerar lo que el mercado de LCA sería si Airbus hubiera lanzado todas sus aeronaves cuando lo hizo y tuviera una deuda adicional de 178.200 millones de dólares"[1716], sino más bien que esas cifras probaban que Airbus no podía haber lanzado sus productos en la forma y la oportunidad en que lo hizo de no haber dispuesto de AEP/FEM.[1717] Por tanto, en opinión de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no configuraron la pertinencia de esas cifras en términos de "la repercusión neta actual de la AEP/FEM en el balance de Airbus" -es decir, los Estados Unidos no hicieron el argumento que ahora piden al Grupo Especial que incluya en la descripción de sus argumentos. Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos no pueden modificar sus argumentos en esta etapa del procedimiento, y que el Grupo Especial no está facultado para caracterizar indebidamente en su informe los argumentos de los Estados Unidos.

6.323 Los Estados Unidos, aunque afirman que las cifras basadas en el informe NERA que presentaron son pertinentes para determinar si la magnitud de las subvenciones es suficiente para causar los efectos alegados, aducen que esas cifras no representan necesariamente la cuantía del "beneficio" de la AEP/FEM, tal como ese término se utiliza en el párrafo 1 b) del artículo 1 y el artículo 14 del Acuerdo SMC. No obstante, el informe NERA indica que:

> "el análisis realizado en el informe Ellis demuestra la existencia de un beneficio para Airbus con cada aportación de ayuda para emprender proyectos, porque en todos los casos el tipo comercial de referencia era superior al tipo aplicable a la ayuda para emprender proyectos. Este análisis, sin embargo, no cuantifica el beneficio expresado en 'dólares' ni demuestra el beneficio total para Airbus a lo largo del tiempo. Este informe tiene por objeto hacerlo."[1718]

Al presentar ese informe en la segunda reunión con el Grupo Especial, los Estados Unidos afirmaron lo siguiente:

> "Como la metodología ITR no mide con precisión toda la magnitud del beneficio conferido por la subvención, los economistas de NERA Consulting han hecho una estimación del beneficio total para Airbus de la Ayuda para emprender proyectos."[1719]

[1713] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 20 y 21.

[1714] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 20 y 21, donde se cita Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 612.

[1715] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 20 y 21, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 606 (ICC).

[1716] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 20 y 21, donde se cita Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 614. (sin cursivas y sin subrayar en el original)

[1717] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, páginas 20 y 21, donde se cita Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 614.

[1718] NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 de mayo de 2007), Estados Unidos - Prueba documental 606 (ICC)

[1719] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 611.

ICC suprimida donde se indica [***]

Por tanto, nos parece evidente que los cálculos de NERA, aunque no constituyeran una medida del "beneficio" tal como ese término se utiliza en el párrafo 1 b) del artículo 1 y el artículo 14 del Acuerdo SMC, se presentaron como prueba del beneficio de las subvenciones de AEP/FEM para Airbus, medido, en palabras de los Estados Unidos, en función de "la repercusión de la Ayuda para emprender proyectos en la situación financiera existente de Airbus".[1720] Habida cuenta de lo anterior, hemos modificado la primera frase del párrafo 7.1856 (ahora párrafo 7.1867) para reflejar con más exactitud el argumento de los Estados Unidos, si bien no en los términos sugeridos por ninguna de las partes.

9. Párrafo 7.1861

6.324 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que sustituya el término "beneficio" que figura en la última frase del párrafo 7.1861 del informe provisional por el término "efecto", para reflejar debidamente el argumento de las Comunidades Europeas.[1721]

6.325 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.326 Aunque las Comunidades Europeas no citan ninguna fuente en que basar la corrección que piden, estamos de acuerdo en que, en contexto, el término "efecto" es más adecuado para reflejar el argumento de las Comunidades Europeas, y a falta de objeciones por parte de los Estados Unidos aceptamos la petición de las Comunidades Europeas y hemos introducido el cambio solicitado en el párrafo 7.1861 (ahora párrafo 7.1872).

10. Párrafo 7.1863

6.327 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que enmiende la segunda frase del párrafo 7.1863 del informe provisional para reflejar la opinión de los Estados Unidos de que la metodología de cálculo del beneficio empleada por las Comunidades Europeas a que se hace referencia no refleja con exactitud la legislación estadounidense en materia de derechos compensatorios.[1722] Los Estados Unidos recuerdan su argumento a este respecto:

> "Las CE aluden tendenciosamente al planteamiento ITR como la "metodología Estados Unidos/Boeing", *véase* la Primera comunicación escrita de las CE, párrafos 1588-1590, aunque de hecho no es tal cosa. Los Estados Unidos no están de acuerdo con las metodologías erróneas para calcular y asignar el beneficio desarrolladas por ITR; de hecho, muchos de esos errores están en oposición directa con las metodologías utilizadas por las CE y los Estados Unidos por lo que respecta a los derechos compensatorios. Además, las observaciones de Boeing de 1997 sobre la reglamentación estadounidense en materia de derechos compensatorios presentadas al Departamento de Comercio de los Estados Unidos y presentadas por las CE como su Prueba documental 325 no pueden interpretarse plausiblemente en el sentido de que aprueban los muchos errores de la metodología ITR."[1723]

6.328 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que deniegue la petición de los Estados Unidos, así como la petición de los Estados Unidos relativa al párrafo 7.1952 del informe provisional,

[1720] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 612.
[1721] CE, petición de reexamen intermedio, página 30.
[1722] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 33.
[1723] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 33, donde se cita Estados Unidos, respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial, párrafo 250, nota 313.

ICC suprimida donde se indica [***]

que las Comunidades Europeas consideran trata en lo fundamental la misma cuestión.[1724] Las Comunidades Europeas dicen que de hecho aplicaron la metodología estadounidense para los derechos compensatorios (aprovechando las observaciones de 1997 de Boeing al Gobierno de los Estados Unidos concernientes a la propuesta reglamentación de los derechos compensatorios) para comprender mejor la aplicación de esa metodología a las LCA y, concretamente a la AEP/FEM. Observan que identificaron las disposiciones concretas de la reglamentación estadounidense en materia de derechos compensatorios aplicadas en el informe de ITR, describieron la manera en que aplicaron las observaciones de Boeing sobre esa reglamentación, y presentaron hojas de trabajo detalladas en las que figuraban sus cálculos.[1725] En opinión de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos se apoyan, en su petición de reexamen intermedio, en una nota no justificada a la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 42 del Grupo Especial, que las Comunidades Europeas observan no aludía a ninguna reglamentación o práctica de los Estados Unidos en materia de derechos compensatorios que las Comunidades Europeas supuestamente no hubieran aplicado o supuestamente hubieran aplicado incorrectamente. Las Comunidades Europeas observan asimismo que en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 42 se expone un cálculo alternativo para una concesión de AEP/FEM que supuestamente ilustraba un "estilo propio de los derechos compensatorios" correcto, pero sin referencias a la reglamentación o la práctica de los Estados Unidos en materia de derechos compensatorios. Las Comunidades Europeas objetaron ese cálculo por considerar que contenía varios errores fácticos relacionados con el otorgamiento de la AEP/FEM en cuestión, y que no se ajustaban a la reglamentación o práctica de los Estados Unidos en materia de derechos compensatorios.[1726] Así pues, a juicio de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han justificado sus afirmaciones de que las Comunidades Europeas no aplicaron la metodología estadounidense en materia de derechos compensatorios, y el Grupo Especial debe denegar las peticiones de los Estados Unidos relativas a los párrafos 7.1863 y 7.1952 del informe provisional.

6.329 Aunque las Comunidades Europeas tienen razón en que los Estados Unidos no citaron las disposiciones específicas de las reglamentaciones y leyes estadounidenses al cuestionar los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto, es evidente que los Estados Unidos claramente disentían de la metodología de asignación aplicada por las Comunidades Europeas, que, afirmaron, contenía numerosos errores que a su entender "están en oposición directa con las metodologías utilizadas por las CE y los Estados Unidos por lo que respecta a los derechos compensatorios".[1727] Los Estados Unidos procedieron a continuación a dar numerosos ejemplos de esos errores, que ponen claramente de manifiesto que la interpretación de la metodología de asignación adecuada propugnada por los Estados Unidos con arreglo a sus propias leyes y reglamentos difiere de aquella en la que se basaron los cálculos de las Comunidades Europeas.

6.330 Habiendo constatado que no hay obligación alguna de asignar las subvenciones objeto de la presente diferencia aeronave por aeronave, no tratamos de resolver el desacuerdo entre las partes sobre la idoneidad de las asignaciones presentadas por las Comunidades Europeas. No hay, por tanto, constataciones sobre la interpretación correcta de las leyes y reglamentos de los Estados Unidos en este contexto. A fin de explicitar las posiciones de las partes sobre esta cuestión hemos modificado la segunda frase del párrafo 7.1863 y la nota 5166 (ahora párrafo 7.1874 y nota 5524) e introducido

[1724] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 21.

[1725] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 21, donde se cita CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 948-950, 997-1008. *ITR Subsidy Magnitude Report*, 5 de febrero de 2007. CE - Prueba documental 13 (ICC/ICSS). *ITR Response to US Assertions that ITR's Method of Calculating the Magnitude of Subsidies is Flawed*, 21 de mayo de 2007. CE - Prueba documental 660 (ICC/ICSS).

[1726] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 21, donde se cita *ITR Response to US Assertions that ITR's Method of Calculating the Magnitude of Subsidies is Flawed*, 21 de mayo de 2007, párrafos 25-29. CE - Prueba documental 660 (ICC/ICSS).

[1727] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial, párrafo 250, nota 313.

ICC suprimida donde se indica [***]

modificaciones consiguientes en el párrafo 7.1952 (ahora párrafo 7.1963)[1728], para reflejar que las Comunidades Europeas se apoyaron en su propia interpretación de las leyes y reglamentos estadounidenses en materia de derechos compensatorios, interpretación que los Estados Unidos no aceptaron como correcta.

11. Párrafo 7.1891

6.331 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que aclare el contexto de las palabras "según se alega, ha sido designada como ICC" en la cuarta frase del párrafo 7.1891 del informe provisional. Concretamente, piden al Grupo Especial que indique que esta frase alude a las fuentes de los datos utilizados por Dorman en su análisis del flujo de caja, que según las Comunidades Europeas los Estados Unidos nunca divulgaron. En opinión de las Comunidades Europeas, esto hizo imposible evaluar la designación de confidencialidad de los datos.[1729]

6.332 Los Estados Unidos consideran que la frase debe corregirse, pero no en el sentido que sugieren las Comunidades Europeas.[1730] Según los Estados Unidos, los "flujos de caja" a que se hace referencia en el párrafo 7.1891 del informe provisional son las entradas de desembolsos de AEP/FEM y las salidas de reembolsos de AEP/FEM. La simulación de los paquetes franceses de AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330-200 se basan en los flujos de caja que el Dr. Dorman "derivó de documentos designados como ICC".[1731] Los Estados Unidos sostienen que, aunque el Dr. Dorman no lo dice expresamente, los únicos posibles documentos "designados como ICC" que podían contener información confidencial relacionada con esos paquetes de AEP/FEM en las fechas en que se preparó su informe, antes de ninguna de las comunicaciones escritas al Grupo Especial, serían los documentos proporcionados por las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V, que los Estados Unidos proporcionaron al Grupo Especial, junto con el informe Dorman, con su Primera comunicación escrita.[1732] Así pues, los Estados Unidos sostienen que la fuente de la información se comunicó y se divulgó, permitiendo a cualquier persona con acceso a la ICC pertinente examinar y verificar los datos sobre flujo de caja utilizados por el Dr. Dorman, y señalan que las dos últimas frases de este párrafo del informe provisional indican que el Grupo Especial hizo precisamente eso.[1733]

6.333 Hemos examinado el informe Dorman a este respecto y, tras reconsiderar la descripción de la manera en que el Dr. Dorman procedió a realizar su simulación, ahora parece claro que se apoyó en información sacada de contratos de AEP/FEM, designada como ICC durante el proceso del Anexo V, puesta a su disposición a efectos de las preparación de su informe, y que los Estados Unidos presentaron con su Primera comunicación escrita. Dado que hemos podido confirmar la explicación de los Estados Unidos sobre la fuente de los datos, y que éstos fueron designados como ICC, denegamos la petición de las Comunidades Europeas. No obstante, hemos modificado el párrafo 7.1891 (ahora párrafo 7.1902) para aclarar los hechos.

[1728] *Véase infra*, párrafos 6.340-6.345.

[1729] CE, petición de reexamen intermedio, página 30.

[1730] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 144.

[1731] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 145, donde se cita el informe Dorman, página 5, nota 13 (Estados Unidos - Prueba documental 70).

[1732] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 145, donde se citan las Pruebas documentales 35, 36, 78 y 116 presentadas por los Estados Unidos. Los Estados Unidos observan que la utilización por el Dr. Dorman de los términos "designada como ICC" debe entenderse en el sentido de que alude concretamente a documentos que han sido "designados como ICC" en el sentido que se da a esa expresión en la presente diferencia. Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, nota 77.

[1733] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 145.

ICC suprimida donde se indica [***]

12. Párrafo 7.1893

6.334 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que modifique la primera frase del párrafo 7.1893 del informe provisional para evitar la implicación de que las Comunidades Europeas aceptaron la referencia Ellis como una referencia de mercado, cosa que las Comunidades Europeas mantienen que no hicieron.[1734]

6.335 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.336 Aunque no nos parece evidente que el párrafo, tal como se redactó originalmente, dé lugar a la implicación que preocupa a las Comunidades Europeas, a fin de mitigar sus preocupaciones hemos modificado el párrafo 7.1893 (ahora párrafo 7.1904) para aclararlo, si bien en términos algo distintos de los propuestos por las Comunidades Europeas.

13. Párrafos 7.1917-7.1918, 7.1919-7.1920, 7.1926-7.1927 y 7.1928

6.337 Los Estados Unidos observan, con respecto a los estudios de viabilidad comercial del A340 500/600 y el A330-200, el "análisis del flujo de caja" para el A320 realizado por las Comunidades Europeas y los documentos relativos a la puesta en marcha del proyecto del A330/A340 proporcionados por las Comunidades Europeas, que esos párrafos del informe provisional no parecen reflejar la consideración por el Grupo Especial de las observaciones hechas por los Estados Unidos.[1735] Dado que las Comunidades Europeas designaron como ICSS la información examinada en esos párrafos, las observaciones de los Estados Unidos también son necesariamente en gran medida ICSS. Los Estados Unidos piden que la consideración del Grupo Especial de sus observaciones relativas a cada uno de esos aspectos se incorpore al informe definitivo, pero no hacen ninguna sugerencia específica a ese respecto.

6.338 Las Comunidades Europeas no opinan sobre esos aspectos de la petición de los Estados Unidos.[1736]

6.339 En la comunicación a que hacen referencia los Estados Unidos se comentan y critican varios aspectos de los argumentos de las Comunidades Europeas concernientes a las pruebas examinadas en esos párrafos del informe provisional. Esa comunicación está designada como ICSS casi en su totalidad, y no puede hacerse un resumen no confidencial significativo de ella. A falta de toda objeción por parte de las Comunidades Europeas sobre esos aspectos de la solicitud de los Estados Unidos, y dado que, de hecho, efectivamente consideramos las observaciones de los Estados Unidos al adoptar nuestra decisión, hemos añadido referencias a los párrafos pertinentes de esas observaciones mediante notas en los párrafos 7.1917-7.1918, 7.1919-7.1920, 7.1926-7.1927 y 7.1928 (ahora párrafos 7.1928, 7.1929, 7.1930 y 7.1931, 7.1937, 7.1938 y 7.1939) para reflejar esa consideración.

14. Párrafo 7.1952

6.340 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que añada, al final del párrafo 7.1952 del informe provisional, una referencia al cálculo de los posibles efectos de las supuestas subvenciones en

[1734] CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 31.

[1735] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafos 34-37, donde se cita Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 262 del Grupo Especial (apéndice ICSS), párrafos 10-12, 7-9, 3 y 4-6.

[1736] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

el flujo de caja efectuado por las Comunidades Europeas, a fin de reflejar debidamente su argumento.[1737]

6.341 Los Estados Unidos no se oponen a esa solicitud, pero sugieren una formulación alternativa a la propuesta por las Comunidades Europeas a fin de aclarar que cualquier adición refleja el argumento de las Comunidades Europeas, y no una conclusión del Grupo Especial.[1738]

6.342 No tenemos objeciones a ampliar el resumen del argumento de las Comunidades Europeas a este respecto, pero coincidimos en que debe quedar claro que la declaración alude al argumento de las Comunidades Europeas y no a una conclusión del Grupo Especial. Por consiguiente, hemos modificado el párrafo 7.1952 (ahora párrafo 7.1963) para reflejar el argumento de las Comunidades Europeas, si bien en términos distintos de los propuestos por éstas.

6.343 Los Estados Unidos también piden que se introduzca una modificación en el párrafo 7.1952 del informe provisional.[1739] Como se indica en sus observaciones relativas al párrafo 7.1863 del informe provisional, los Estados Unidos consideran que la afirmación de que la metodología de cálculo del beneficio empleada por las Comunidades Europeas se basa en "las leyes y reglamentos estadounidenses que regulan el cálculo y la asignación de las cuantías de las subvenciones en las investigaciones en materia de derechos compensatorios" es errónea. A juicio de los Estados Unidos, el informe definitivo debe reflejar que esto es simplemente una afirmación de las Comunidades Europeas, a la que los Estados Unidos se oponen firmemente.

6.344 Las Comunidades Europeas se oponen a esta petición, por las mismas razones por las que se opusieron a la petición de los Estados Unidos relativa al párrafo 7.1863 del informe provisional, arriba examinada.[1740]

6.345 Por las mismas razones expuestas en el párrafo 6.329 *supra* con respecto al párrafo 7.1863 del informe provisional, hemos modificado la segunda frase del párrafo 7.1952 y la nota 5335 (ahora párrafo 7.1963 y nota 5701) a fin de aclarar el desacuerdo entre las partes sobre las leyes y reglamentos estadounidenses en el contexto de los derechos compensatorios en que las Comunidades Europeas se apoyaron en el presente caso.

15. Párrafo 7.1954

6.346 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que suprima el texto entre paréntesis donde se describen los tipos de referencia utilizados en su cálculo de la magnitud de las subvenciones que figura en el párrafo 7.1954 del informe provisional. Consideran que ese texto entre paréntesis sugiere que las Comunidades Europeas aceptaron los tipos de referencia propuestos por los Estados Unidos, cosa que no hicieron.[1741]

6.347 Los Estados Unidos se oponen a esta petición, observando que la declaración no sugiere que las Comunidades Europeas aceptaran las cifras pertinentes, sino simplemente que ITR "utilizó" esas cifras. Consideran que esto es una declaración exacta que las Comunidades Europeas no discuten.[1742]

[1737] CE, petición de reexamen intermedio, página 31.

[1738] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 147.

[1739] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 38.

[1740] CE, observaciones sobre Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, página 21. *Véase* el párrafo 6.328 *supra*.

[1741] Las CE observan que describieron reiteradamente esos tipos como "exagerados", "sobreestimados" y "viciados". CE, petición de reexamen intermedio, página 31, donde se cita, por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 551, 553 y 1590.

[1742] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 148.

ICC suprimida donde se indica [***]

Observan, además, que en ese párrafo se resume el argumento de los Estados Unidos, que indicaba que los informes de NERA y de ITR utilizaron los mismos tipos de referencia, lo que a juicio de los Estados Unidos es una cuestión importante.

6.348 A nuestro entender, el texto entre paréntesis en cuestión simplemente afirma el hecho, que las Comunidades Europeas no discuten, que el informe de ITR "utilizó" los tipos de referencia del informe Ellis en sus cálculos, como indicaron los Estados Unidos en su argumento. No creemos que esta declaración de hecho pueda razonablemente entenderse en el sentido de que implica que las Comunidades Europeas aceptaran de algún modo esos tipos. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas.

6.349 Los Estados Unidos observan que, al evaluar sus argumentos relativos a la magnitud de la subvención, el informe provisional aparentemente no refleja los argumentos de los Estados Unidos basados en la cuantía en la que los reembolsos por entrega habrían tenido que aumentar para que la AEP/FEM pudiera reembolsarse sobre la base de los tipos de interés de referencia.[1743] Según los Estados Unidos, el Grupo Especial parece haber reconocido en otras partes de su informe (por ejemplo, en el párrafo 7.1997 del informe provisional) que los reembolsos de la AEP/FEM habrían sido mayores si ésta se hubiera proporcionado en condiciones comerciales, y afirman que esta consideración también parecería ser pertinente por lo que respecta a la magnitud de la subvención, aunque no hacen ninguna sugerencia específica con respecto a la actuación del Grupo Especial.

6.350 Las Comunidades Europeas no hicieron observaciones sobre este aspecto de la petición de los Estados Unidos.

6.351 Tras examinar las observaciones de los Estados Unidos hemos añadido una nota al párrafo 7.1954 (ahora párrafo 7.1965) para indicar que los Estados Unidos presentaron argumentos concernientes al beneficio de la AEP/FEM calculados sobre la base de la cuantía en que cada reembolso por aeronave habría tenido que aumentar para que la AEP/FEM pudiera reembolsarse sobre la base de un tipo comercial.

16. Párrafo 7.1958

6.352 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que modifique su constatación, expuesta en la segunda frase del párrafo 7.1958 del informe provisional, de que las Comunidades Europeas se centraron en las diferencias entre los tipos de interés y no tuvieron en cuenta la contribución financiera en cuestión.[1744] Sostienen que analizaron ampliamente los tipos de interés adecuados que debían aplicarse para determinar la cuantía y la magnitud de cualquier subvención, y que sí tuvieron en cuenta la cuantía del principal de AEP/FEM al calcular las magnitudes de las subvenciones. Las Comunidades Europeas afirman que sus cálculos se basan en la diferencia entre i) la cuantía de intereses pagados en virtud del acuerdo de FEM y ii) la cuantía de intereses que habría que pagar al tipo de referencia, cálculos ambos que están en función tanto de los tipos de interés aplicables como de la cuantía del principal del préstamo.[1745] Por consiguiente, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que suprima el párrafo 7.1958 del informe provisional, salvo su primera frase, y adapte en consecuencia la numeración de las cuestiones abordadas en ulteriores párrafos.

[1743] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 39, donde se cita Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 184-186; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 289 del Grupo Especial, párrafos 221-225.

[1744] CE, petición de reexamen intermedio, página 31.

[1745] CE, petición de reexamen intermedio, página 31, donde se cita CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1593-1595. *ITR Subsidy Magnitude Report*, CE - Prueba documental 13 (ICSS e ICC). CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1012. *ITR Cash Flow Effect of Member State Financing*, 20 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 661 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

6.353 Los Estados Unidos se oponen a la petición de las Comunidades Europeas, afirmando que la objeción de éstas no atañe a lo que el Grupo Especial desarrolla en el párrafo 7.1958 del informe provisional.[1746] Observan que no se discute que el informe de ITR contiene supuestos valores de la cuantía del beneficio de la subvención en euros, y no simplemente en centésimos de punto porcentual, pero consideran que el texto que las Comunidades Europeas proponen se suprima no sugiere otra cosa. Antes bien, en opinión de los Estados Unidos, el texto que se propone suprimir indica que una evaluación de la magnitud de la subvención a los efectos de un análisis del perjuicio grave requiere algo más que el simple cálculo del beneficio, ya sea en euros o en centésimos de punto porcentual, y explican que un análisis de la naturaleza y los efectos de la subvención -por ejemplo, si la cuantía total de la AEP/FEM subvencionada proporcionada es igual al 1 por ciento o al 100 por ciento del total de los costos de desarrollo- también es pertinente para determinar la magnitud de los efectos de las subvenciones.[1747] Los Estados Unidos mantienen que, como adujeron en el curso de la diferencia, una de las deficiencias del análisis de ITR es que trata la subvención como si fuera una donación global desembolsada el año en que se pone en marcha el proyecto del modelo de aeronave, pasando así por alto el **efecto** de la subvención en, por ejemplo, el desplazamiento del riesgo del programa de Airbus a los gobiernos, que permite la puesta en marcha de proyectos de aeronaves que de otro modo no tendrían lugar.[1748] A juicio de los Estados Unidos, eso es lo que el Grupo Especial quiere decir en el párrafo 7.1958 del informe provisional, y lo que dice es correcto. Los Estados Unidos proponen que el Grupo Especial modifique el párrafo para aclarar esta cuestión.

6.354 Consideramos que los Estados Unidos han entendido correctamente el significado del párrafo 7.1958 del informe provisional. Por consiguiente, denegamos la petición de las Comunidades Europeas, y hemos modificado el párrafo 7.1958 (ahora párrafo 7.1969) para aclarar nuestras opiniones.

17. Párrafo 7.1961

6.355 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que modifique la cifra de **[***]** millones de euros correspondiente a la cuantía de la subvención para la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen a que se hace referencia en el párrafo 7.1961 del informe provisional para ponerla en consonancia con el párrafo 7.1120 del informe provisional, en el que el Grupo Especial concluyó que la cuantía de la subvención era de **[***]** millones de marcos alemanes, es decir, aproximadamente **[***]** millones de euros. Las Comunidades Europeas piden además que si el Grupo Especial acepta su solicitud de cambios en el párrafo 7.1120 del informe provisional, modifique también en consecuencia el párrafo 7.1961 del informe.[1749]

6.356 Los Estados Unidos recuerdan que se opusieron a los cambios en el párrafo 7.1120 del informe provisional propuestos, y que en consecuencia no están de acuerdo con este aspecto de la petición de las Comunidades Europeas.[1750]

6.357 Hemos corregido el párrafo 7.1961 (ahora párrafo 7.1972) para ajustarlo a nuestra constatación expuesta en el párrafo 7.1120 (ahora párrafo 7.1128) de la cuantía de la contribución financiera relacionada con la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen fue de **[***]**, y no de "más de 40 millones de euros". No vemos razón alguna para convertir la cuantía

[1746] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 149.
[1747] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 150.
[1748] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 151, donde se cita, por ejemplo, Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 182 y 183.
[1749] CE, petición de reexamen intermedio, página 32.
[1750] Estados Unidos, observaciones sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 153.

ICC suprimida donde se indica [***]

indicada en marcos alemanes en una cuantía en euros, y las Comunidades Europeas tampoco han sugerido ninguna.

P. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

1. Párrafo 8.6

6.358 Los Estados Unidos sugieren que, a efectos de mayor certidumbre, y a la luz de las constataciones del Grupo Especial expuestas en los párrafos 7.169 a 7.177, inclusive, del informe provisional, la recomendación que figura en el texto inglés del párrafo 8.6 del informe provisional deberían expresarse en modo activo (al igual que la recomendación que figura en el párrafo 8.7 del informe provisional).

6.359 Las Comunidades Europeas no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.360 Un cambio al modo activo se ajustaría más al texto del párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC y estaría en consonancia con la recomendación que figura en el párrafo 8.7 del informe. A falta de objeciones por parte de las Comunidades Europeas, aceptamos la petición de los Estados Unidos, y hemos revisado en consecuencia la versión inglesa del párrafo 8.6 (sin cambios en la numeración).

Q. DESIGNACIONES ICC/ICSS

1. Nota 2158 y párrafo 7.410

6.361 Las Comunidades Europeas solicitan que la enumeración de contratos que contienen disposiciones sobre los reembolsos en función de las ventas identificados en la nota 2158 del informe provisional, y aquellos a los que se hace referencia en el párrafo 7.410 del informe provisional, se ponga entre corchetes para preservar la coherencia con los corchetes utilizados por el Grupo Especial para el número de esos contratos en el párrafo 7.374 del informe provisional.[1751]

6.362 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre la petición de las Comunidades Europeas.

6.363 Hemos aceptado la petición de las Comunidades Europeas y hemos modificado la nota 2158 y el párrafo 7.410 (ahora nota 2452, sin cambios en el número del párrafo) en consecuencia.

2. Párrafos 7.426 y 7.483 (cuadros 5 y 7)

6.364 Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que suprima los corchetes para los tipos de interés identificados en los cuadros 5 y 7 del informe provisional por lo que respecta a los contratos españoles de AEP/FEM para el A320 y el A330/A340, porque consideran que los dos tipos de interés constituyen información de dominio público. Los Estados Unidos se remiten, en particular, al párrafo 223 de su Primera comunicación escrita, en el que se cita Estados Unidos - Prueba documental 19.[1752]

6.365 Las Comunidades Europeas no hicieron observaciones sobre esta petición.

[1751] CE, petición de reexamen intermedio, página 5.
[1752] Estados Unidos, observación sobre CE, petición de reexamen intermedio, párrafo 154.

ICC suprimida donde se indica [***]

6.366 La información sobre tipos de interés de la AEP/FEM española para el A320 y el A330/A340 identificados en los cuadros 5 y 7 del informe provisional proviene de CE - Prueba documental 597 (ICSS), que contiene los cálculos de la TRI efectuados por las Comunidades Europeas utilizando información que es ICSS, en particular el calendario de entregas previstas. El cálculo de las Comunidades Europeas está confirmado en el texto de los propios contratos, que se han designado como ICC. Por tanto, los tipos de interés entre corchetes que figuran en los cuadros 5 y 7 no se derivan de la información que figura en Estados Unidos - Prueba documental 19, sino de ICC. Además, al revelar que la ayuda del Gobierno español para la participación de CASA en el desarrollo de LCA de Airbus se proporcionó en forma de anticipos reembolsables a interés cero, la información que figura en Estados Unidos - Prueba documental 19 no alude expresamente a los contratos españoles de AEP/FEM para el A320 y el A330/A340. Antes bien, alude a financiación proporcionada por el Gobierno español para modelos de LCA de Airbus en virtud de acuerdos intergubernamentales concertados por el Gobierno español desde 1969. Aunque de esa información pueda deducirse que la información sobre tipos de interés divulgada en Estados Unidos - Prueba documental 19 aludía a los contratos españoles para el A320 y el A330/A340, a falta de toda relación expresa con esos contratos, y dado que los tipos de interés identificados en los cuadros 5 y 7 se derivaron de ICC, hemos adoptado un planteamiento prudente y denegamos la petición de los Estados Unidos.

3. Párrafo 7.1916

6.367 Los Estados Unidos afirman que, en el texto inmediatamente anterior a la nota 5259 al párrafo 7.1916 del informe provisional el texto entre corchetes ("de modo que **[*******]**") es simplemente una conclusión derivada de información públicamente disponible, y no es ICC.[1753]

6.368 Las Comunidades Europeas no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.369 Dado que la información que figura originalmente entre corchetes concierne a las ventas y los resultados financieros del A380, y habida cuenta de que las Comunidades Europeas no objetaron la opinión de los Estados Unidos de que esta información no es ICC, concluimos que la declaración no ha sido debidamente designada como ICC, y hemos suprimido los corchetes del párrafo 7.1916 (ahora párrafo 7.1927).

4. Párrafo 7.1960

6.370 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que ponga entre corchetes, como ICC, las cantidades de **[*******]** y **[*******]**, así como las cifras **[*******]** y **[*******]** que figuran en la segunda frase del párrafo 7.1960 del informe provisional. Afirman que mantener esas cifras permitiría al lector deducir mediante ingeniería inversa los datos designados como ICC en la sección del informe relativa a la AEP/FEM.[1754]

6.371 Los Estados Unidos no hicieron observaciones sobre esta petición.

6.372 A fin de velar por la confidencialidad de la información designada como ICC en otras partes del informe, evitando cálculos que permitieran derivar esa información de información no designada como ICC, y a falta de toda objeción por parte de los Estados Unidos, aceptamos la petición de las Comunidades Europeas y hemos modificado el párrafo 7.1960 (ahora párrafo 7.1971) para designar esta información como ICC poniéndola entre corchetes.

[1753] Estados Unidos, petición de reexamen intermedio, párrafo 55.
[1754] CE, petición de reexamen intermedio, página 31.

ICC suprimida donde se indica [***]

VII. CONSTATACIONES

A. INTRODUCCIÓN GENERAL

7.1 La reclamación de los Estados Unidos en la presente diferencia abarca más de 300 casos distintos de subvención, a lo largo de un período de casi 40 años, por parte de las Comunidades Europeas[1755] y cuatro de sus Estados miembros, Alemania, España, Francia y el Reino Unido, con respecto a grandes aeronaves civiles ("LCA") desarrolladas, producidas y vendidas por la empresa hoy llamada Airbus SAS. Las medidas que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos pueden agruparse en cinco categorías generales: i) "Ayuda para emprender proyectos" (AEP) o "Financiación por los Estados miembros" (FEM); ii) préstamos del Banco Europeo de Inversiones; iii) donaciones para infraestructura y relacionadas con la infraestructura; iv) medidas de reestructuración empresarial; y v) financiación para investigación y desarrollo tecnológico. Los Estados Unidos alegan que cada una de las medidas impugnadas es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y que las Comunidades Europeas y los cuatro Estados miembros, mediante el uso de esas subvenciones, causan efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos, en el sentido de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos alegan además que siete de las medidas de "Ayuda para emprender proyectos" o "Financiación por los Estados miembros" impugnadas son subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.2 El 6 de octubre de 2004 los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas con las Comunidades Europeas y determinados Estados miembros de las Comunidades Europeas (Alemania, España, Francia y el Reino Unido) con respecto a las medidas impugnadas.[1756] El 31 de mayo de 2005 los Estados Unidos solicitaron el establecimiento de este Grupo Especial.[1757] Tras la presentación, el 24 de febrero de 2006, del informe del Representante designado en el procedimiento para la obtención de información conforme al Anexo V del Acuerdo SMC, el Grupo Especial dejó temporalmente sin efecto su calendario, para reanudar su trabajo en septiembre de 2006.

7.3 En el presente informe las alegaciones de los Estados Unidos se analizan en cuatro partes. Primero, en las partes VII.C y VII.D, exponemos nuestra decisión de 11 de julio de 2007 sobre la solicitud de resolución preliminar formulada por las Comunidades Europeas el 25 de octubre de 2005, y abordamos otras cuestiones preliminares. Seguidamente, en la parte VII.E, evaluamos las alegaciones de los Estados Unidos de que cada una de las medidas impugnadas es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y de que siete de esas medidas impugnadas son subvenciones a la exportación. Por último, por lo que respecta a las medidas que constatamos constituyen subvenciones específicas, abordamos, en la parte VII.F, las alegaciones de los Estados Unidos de que las Comunidades Europeas y los cuatro Estados miembros, mediante el uso de esas subvenciones, causan los efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos alegados, en el sentido de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC. En la sección VIII exponemos nuestras conclusiones y nuestra recomendación.

[1755] Como se indica anteriormente, véase la nota 1, el 1° de diciembre de 2009 entró en vigor el *Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea* (hecho en Lisboa el 13 de diciembre de 2007). El 29 de noviembre de 2009, la OMC recibió una nota verbal (WT/L/779) del Consejo de la Unión Europea y de la Comisión de las Comunidades Europeas en la que se indica que, en virtud del *Tratado de Lisboa*, a partir del 1° de diciembre de 2009 la Unión Europea sustituye y sucede a la Comunidad Europea.

[1756] WT/DS316/1, adjunto como anexo A.

[1757] WT/DS316/2, adjunto como anexo B.

ICC suprimida donde se indica [***]

B. PRINCIPIOS PERTINENTES EN CUANTO A LA NORMA DE EXAMEN, LA INTERPRETACIÓN DE LOS TRATADOS Y LA CARGA DE LA PRUEBA

1. Norma de Examen

7.4 El artículo 11 del ESD establece la norma que rige la formulación de decisiones por los grupos especiales de la OMC, que deberán hacer una "evaluación objetiva" del asunto, incluida una evaluación objetiva de los hechos, así como de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes y la conformidad con éstos, y "formular otras conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en los acuerdos abarcados".

2. Principios pertinentes para la interpretación de los tratados

7.5 Por lo que respecta a la interpretación de las normas jurídicas, el párrafo 2 del artículo 3 del ESD señala que los Miembros reconocen que el sistema de solución de diferencias sirve para aclarar las disposiciones de los acuerdos abarcados "de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público". El párrafo 1 del artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados ("Convención de Viena")[1758], que se acepta con carácter general como tal norma usual, dispone lo siguiente:

> "Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin."

7.6 Hay un cuerpo considerable de jurisprudencia de la OMC que trata de la aplicación de esas disposiciones sobre la interpretación de los tratados en el marco de la solución de diferencias en la OMC. Es evidente que la interpretación debe basarse por encima de todo en el texto del tratado[1759], pero que el contexto del tratado también desempeña un papel. También está bien establecido que esos principios de interpretación "ni exigen ni aprueban que se imputen al tratado palabras que no existen en él o que se trasladen a él conceptos que no se pretendía recoger en él".[1760] Además, los grupos especiales "deben guiarse por las normas de interpretación de los tratados establecidas en la Convención de Viena y no deben aumentar ni disminuir los derechos y obligaciones previstos en el Acuerdo sobre la OMC".[1761]

3. La carga de la prueba

7.7 Aunque en términos generales las partes no han planteado la cuestión de la carga de la prueba, hemos tenido en cuenta los principios generales aplicables a ella en la solución de diferencias en la OMC, que requieren que una parte que alega una infracción de una disposición de un Acuerdo de la OMC por otro Miembro deberá afirmar y probar su alegación.[1762] En la presente diferencia, los

---

[1758] Hecha en Viena, 23 de mayo de 1969, 1155 *United Nations Treaty Series* 331 (1980); 8 *International Legal Materials* 679 (1969).

[1759] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas* ("*Japón - Bebidas alcohólicas II*"), WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adoptado el 1º de noviembre de 1996, página 14.

[1760] Informe del Órgano de Apelación, *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura* ("*India - Patentes (Estados Unidos)*"), WT/DS50/AB/R, adoptado el 16 de enero de 1998, párrafo 45.

[1761] Informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafo 46.

[1762] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India* ("*Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*"), WT/DS33/AB/R y Corr.1, adoptado el 23 de mayo de 1997, página 16.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos, que han impugnado determinadas medidas y sus efectos, son quienes están obligados a demostrar que las medidas en litigio son subvenciones específicas, y en algunos casos subvenciones a la exportación, y que las Comunidades Europeas y determinados Estados miembros, mediante el uso de esas subvenciones, causan efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. En términos generales, la carga de demostrar un hecho recae sobre la parte que lo afirma.[1763] Por consiguiente, incumbe también a las Comunidades Europeas presentar pruebas de los hechos que afirman.

7.8 También hemos tenido presente que la acreditación *prima facie* es aquella que requiere, a falta de una refutación efectiva por parte del demandado, que el grupo especial, como cuestión de derecho, se pronuncie en favor del reclamante que efectúe la acreditación *prima facie*.[1764] Recordamos, por último, que el Órgano de Apelación también ha afirmado que "la parte reclamante no puede limitarse a presentar pruebas y esperar que el Grupo Especial extraiga de ellas el fundamento de una incompatibilidad con el régimen de la OMC. Tampoco puede limitarse a invocar hechos sin relacionarlos con su argumentación jurídica".[1765]

C. RESOLUCIÓN PRELIMINAR[1766]

1. Introducción

7.9 El 6 de octubre de 2004, los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas con los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España, y con las Comunidades Europeas, de conformidad con los artículos 1 y 4 del ESD, el párrafo 1 del artículo XXIII del GATT de 1994 y los artículos 4, 7 y 30 del Acuerdo SMC, con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles. De conformidad con esa solicitud, los Estados Unidos celebraron consultas con las Comunidades Europeas el 4 de noviembre de 2004.[1767]

7.10 El 31 de mayo de 2005, los Estados Unidos solicitaron el establecimiento de un grupo especial de conformidad con el artículo 6 del ESD, el párrafo 2 del artículo XXIII del GATT de 1994 y los artículos 4, 7 y 30 del Acuerdo SMC.[1768]

7.11 El 20 de julio de 2005, el OSD estableció el Grupo Especial con el siguiente mandato:

> "Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados invocados por los Estados Unidos en el documento WT/DS316/2, el asunto sometido al OSD por los Estados Unidos en ese documento y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos."[1769]

[1763] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

[1764] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (Hormonas)* ("*CE - Hormonas*"), WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adoptado el 13 de febrero de 1998, párrafo 104.

[1765] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas que afectan al suministro transfronterizo de servicios de juegos de azar y apuestas* ("*Estados Unidos - Juegos de azar*"), WT/DS285/AB/R, adoptado el 20 de abril de 2005, párrafo 140.

[1766] Comunicada inicialmente a las partes y los terceros participantes el 11 de julio de 2007.

[1767] WT/DS316/1; G/L/697; G/SCM/D62/1, 12 de octubre de 2004.

[1768] WT/DS316/2, 3 de junio de 2005.

[1769] WT/DSB/M/194.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.12 El 25 de octubre de 2005, las Comunidades Europeas presentaron al Grupo Especial una solicitud de resoluciones preliminares que se refería a dos series distintas de cuestiones. En primer lugar, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que constate que determinadas medidas que los Estados Unidos alegan que constituyen subvenciones prohibidas o recurribles no están comprendidas en el "ámbito temporal" del presente procedimiento. En segundo lugar, solicitan al Grupo Especial que constate que determinadas medidas no están comprendidas en el mandato del Grupo Especial porque no existían en el momento en que éste fue establecido, no fueron identificadas en la solicitud de celebración de consultas o no fueron identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.[1770]

7.13 La primera serie de cuestiones implica un examen del ámbito temporal de la aplicación del artículo 5 del Acuerdo SMC y de la pertinencia, en su caso, del *Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles al comercio de grandes aeronaves civiles* (el Acuerdo de 1992) a la determinación relativa a las medidas que deben considerarse abarcadas por la presente diferencia. Nos ocupamos en primer lugar de esas cuestiones antes de pasar a examinar las relativas a la supuesta inexistencia de las medidas, la supuesta ausencia de consultas y el supuesto incumplimiento del párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

2. Cuestiones relativas al ámbito temporal de la presente diferencia

a) Antecedentes

7.14 El 7 de noviembre de 2006, las Comunidades Europeas presentaron una solicitud actualizada de resoluciones preliminares, que actualizaba su solicitud de 26 de octubre de 2005 y la sustituía parcialmente en lo que respecta a sus argumentos acerca del "ámbito temporal" de la presente diferencia.[1771] En su solicitud actualizada, las Comunidades Europeas sostienen que las medidas incluidas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos anteriores al 1º de enero de 1995 (fecha de entrada en vigor del Acuerdo SMC) y/o el 17 de julio de 1992 (fecha de entrada en vigor del Acuerdo de 1992) no están comprendidas en el ámbito temporal de la presente diferencia.

7.15 Conforme a las modificaciones introducidas por la solicitud actualizada de resoluciones preliminares, las Comunidades Europeas piden que el Grupo Especial declare que:

a) todas las supuestas subvenciones prohibidas y recurribles concedidas por las Comunidades Europeas antes del 1º de enero de 1995 están excluidas del ámbito temporal del procedimiento; y

b) cualquier supuesta ayuda gubernamental comprometida antes del 17 de julio de 1992 está excluida del ámbito temporal del procedimiento.

7.16 El 22 de diciembre de 2006, el Grupo Especial hizo pública una comunicación, cuyas partes pertinentes se reproducen a continuación:

> "1. Después de haber examinado cuidadosamente las comunicaciones de las partes y los terceros y las respuestas a las preguntas escritas relativas a la solicitud de

[1770] Comunidades Europeas, solicitud de resoluciones preliminares, 25 de octubre de 2005, (en lo sucesivo "CE, solicitud inicial"), párrafo 8.

[1771] Comunidades Europeas, solicitud actualizada de resoluciones preliminares, 7 de noviembre de 2006, (en lo sucesivo "CE, solicitud actualizada de las CE"), párrafo 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

las Comunidades Europeas de una resolución preliminar que excluya del ámbito temporal del presente procedimiento determinadas medidas impugnadas, el Grupo Especial informa a las partes de lo siguiente:

2. El Grupo Especial entiende que las Comunidades Europeas, a la luz del contenido de la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, no mantienen ya sus alegaciones con respecto al ámbito temporal del artículo 3 del Acuerdo SMC. En consecuencia, sobre la base de los hechos y argumentos expuestos por las partes hasta la fecha, el Grupo Especial considera que, por el momento, no es necesario que se pronuncie sobre este aspecto de la solicitud de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas.

3. El Grupo Especial entiende además que las Comunidades Europeas han reconocido que las supuestas medidas que se identifican en los párrafos 34-36, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 49, 51, 53, 55 y 56 de la respuesta de 8 de diciembre de 2006 de las Comunidades Europeas a la pregunta 3 del Grupo Especial están comprendidas, completa o 'parcialmente', en el ámbito temporal del presente procedimiento; y que la solicitud de una resolución preliminar de las Comunidades Europeas está limitada, paralelamente, a las demás supuestas medidas que se identifican en los párrafos 23-38, 40, 41, 43, 47, 48, 50 y 54 de la respuesta de 8 de diciembre de 2006 de las Comunidades Europeas a la pregunta 3 del Grupo Especial, en cuanto supuestamente exceden, completa o 'parcialmente', del ámbito temporal del presente procedimiento.

4. Sobre la base de los hechos y argumentos que ha examinado hasta ahora el Grupo Especial, y sin perjuicio de las opiniones que pueda formarse en el curso del presente procedimiento a la luz de los hechos y argumentos adicionales que puedan aportar las partes y los terceros, las afirmaciones de las Comunidades Europeas de que i) de forma general, las 'subvenciones concedidas' o 'creadas' antes del 1º de enero de 1995 no pueden estar comprendidas en el ámbito del artículo 5 del Acuerdo SMC; y ii) 'el supuesto apoyo de los gobiernos comprometido con anterioridad al 17 de julio de 1992' excede del ámbito temporal del presente procedimiento, debido al *Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles al comercio de grandes aeronaves civiles* no resultan convincentes para el Grupo Especial. Además, el Grupo Especial considera que no está en este momento en situación de determinar si las medidas identificadas en los párrafos 23-38, 40, 41, 43, 47, 48, 50 y 54 de la respuesta de 8 de diciembre de 2006 de las Comunidades Europeas a la pregunta 3 del Grupo Especial, exceden o no del ámbito del artículo 5 del Acuerdo SMC. En consecuencia, el Grupo Especial invita a las partes y a los terceros a que actúen en el entendimiento de que todas las supuestas medidas impugnadas por los Estados Unidos siguen estando comprendidas en el ámbito del presente procedimiento.

5. Las razones de las opiniones del Grupo Especial sobre este aspecto de la solicitud de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas se pondrán oportunamente de manifiesto a las partes."[1772]

[1772] Comunicación del Grupo Especial a las partes, 22 de diciembre de 2006. (no se reproducen las notas de pie de página)

ICC suprimida donde se indica [***]

7.17 Recordamos que, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial relativa al ámbito temporal de aplicación del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas confirmaron que las medidas que los Estados Unidos alegan que constituyen subvenciones prohibidas de conformidad con la Parte II del Acuerdo SMC (en concreto, la AEP/FEM para el A380, A340-500/600 y A330-200 de Airbus) fueron establecidas todas ellas después del 1º de enero de 1995.[1773] El Grupo Especial señala además que los Estados Unidos no han formulado alegaciones al amparo del artículo 3 con respecto a subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995. En consecuencia, no es necesario que el Grupo Especial se ocupe de la solicitud de las Comunidades Europeas de una resolución preliminar acerca del ámbito temporal de aplicación de la Parte II del Acuerdo SMC.

7.18 En respuesta asimismo a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas han admitido que algunas de las medidas impugnadas por los Estados Unidos están comprendidas en el ámbito del artículo 5 del Acuerdo SMC, porque las cantidades correspondientes se desembolsaron después del 1º de enero de 1995.[1774] En cambio están en tela de juicio las restantes medidas impugnadas que las Comunidades Europeas sostienen que no están comprendidas en el ámbito del artículo 5 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que excluya de la presente diferencia esas medidas, basándose en que, en la medida en que fueron "concedidas" o "establecidas" con anterioridad al 1º de enero de 1995, exceden del "ámbito temporal" del artículo 5 del Acuerdo SMC.

b) Artículo 5 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.19 Las Comunidades Europeas sostienen que el ámbito temporal del Acuerdo SMC debe determinarse de conformidad con el artículo 28 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, que establece la norma general de que las disposiciones de un tratado no se aplican retroactivamente.[1775] El principal argumento de las Comunidades Europeas es que, de conformidad con el principio de irretroactividad consagrado en el artículo 28 de la Convención de Viena, el artículo 5 del Acuerdo SMC es aplicable a las subvenciones concedidas después del 1º de enero de 1995, en tanto que las subvenciones concedidas antes de esa fecha exceden del ámbito temporal de ese artículo.[1776]

[1773] Comunidades Europeas, respuesta a la pregunta 1 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 (en lo sucesivo "CE, respuesta a la pregunta 1 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006"), párrafos 4-6. En el curso de la primera reunión del Grupo Especial, las Comunidades Europeas se opusieron a la utilización por los Estados Unidos de la expresión "ayuda para emprender proyectos", para describir el otorgamiento por los Estados miembros a las empresas Airbus de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles. Las Comunidades Europeas se refieren a esa financiación como "financiación por los Estados miembros" ("FEM"). A los efectos de esta resolución preliminar, utilizamos la expresión AEP/FEM para referirnos a la financiación que los Estados Unidos denominan "Ayuda para emprender proyectos" y las Comunidades Europeas "FEM". Esta cuestión se aborda con más detalle en las constataciones del Grupo Especial, párrafo 7.291.

[1774] CE, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafos 22-57. Las medidas en cuestión se enumeran en el apéndice de la sección VII.C, después del párrafo 7.158.

[1775] CE, solicitud actualizada, párrafos 10-13.

[1776] En consonancia con este enfoque, las Comunidades Europeas aducen que la AEP/FEM comprometida y desembolsada antes del 1º de enero de 1995 excede del ámbito temporal del artículo 5 porque las concesiones de AEP/FEM constituyen "actos" perfeccionados a los efectos del artículo 28 de la Convención de Viena. Las Comunidades Europeas aducen también que los préstamos del BEI a EADS y las empresas Airbus proporcionados íntegramente antes del 1º de enero de 1995 exceden del ámbito temporal del artículo 5. En relación con las medidas que los Estados Unidos han impugnado como subvenciones relacionadas con la infraestructura, las Comunidades Europeas aducen que la prolongación de la pista en el aeropuerto de Bremen,

ICC suprimida donde se indica [***]

7.20 Las Comunidades Europeas sostienen que el objeto central de la obligación que se recoge en el artículo 5 del Acuerdo SMC es el comportamiento o acto de un Miembro que causa efectos desfavorables mediante el empleo de subvenciones.[1777] Las Comunidades Europeas aducen que, de conformidad con el principio de irretroactividad que se recoge en el artículo 28 de la Convención de Viena, para que esté sujeto al artículo 5 del Acuerdo SMC es necesario que el comportamiento de un Miembro causante de efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros se haya producido después del 1º de enero de 1995.[1778] Las Comunidades Europeas sostienen que el comportamiento o acto del Miembro del que trata el artículo 5 podría ser la "concesión de una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC".[1779] En consecuencia, según las Comunidades Europeas, el artículo 5 del Acuerdo SMC no es aplicable al *comportamiento de un gobierno mediante el que éste concede* una subvención si ese comportamiento se ha producido con anterioridad al 1º de enero de 1995.

7.21 Las Comunidades Europeas señalan que una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC consta de dos elementos: la existencia de una contribución financiera y el otorgamiento con ella de un beneficio.[1780] Según las Comunidades Europeas, sólo se ha "concedido" una subvención cuando se ha hecho la contribución financiera y se ha otorgado el beneficio.[1781] En opinión de las Comunidades Europeas, no es suficiente para que un Miembro quede sujeto a las obligaciones del artículo 5 que los efectos desfavorables de una subvención concedida antes del 1º de enero de 1995 se dejen sentir en otros Miembros después de esa fecha, ni basta para que una subvención esté abarcada por el artículo 5 que el "beneficio" de la contribución financiera se otorgue después del 1º de enero de 1995, si la contribución financiera se ha hecho antes de esa fecha.[1782] La consecuencia de este enfoque es que, para que estén sujetos al artículo 5 del Acuerdo SMC, es preciso que los componentes de contribución financiera *y* de beneficio de una subvención (y, naturalmente, los efectos desfavorables) se hayan producido con posterioridad al 1º de enero de 1995.[1783] Las Comunidades Europeas describen la obligación impuesta en el artículo 5 de la siguiente forma:

---

que se produjo en 1988 y 1989, excede del ámbito temporal del artículo 5, porque la "contribución financiera" (es decir, el suministro de la pista) era un acto que para el 1º de enero de 1995 se había perfeccionado. Las subvenciones que se alega que se han derivado de determinadas transferencias de acciones y aportaciones de capital en relación con las empresas Airbus exceden asimismo, según las Comunidades Europeas, del ámbito temporal del artículo 5, en la medida en que las transferencias o aportaciones hayan tenido lugar antes de 1995, porque en el momento en que se realizaron, se convirtieron en "actos" perfeccionados. En relación con la financiación de la investigación y desarrollo que los Estados Unidos han impugnado por entrañar subvenciones recurribles, las Comunidades Europeas aducen que las donaciones o desembolsos realizados después del 1º de enero de 1995 de conformidad con programas establecidos antes de esa fecha están comprendidos en el ámbito temporal del artículo 5, mientras que las donaciones o desembolsos realizados antes de esa fecha exceden del ámbito temporal del artículo 5 y deben ser excluidos del presente procedimiento.

[1777] CE, solicitud actualizada, párrafos 27-28. Esta afirmación se reitera en CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 11.

[1778] CE, solicitud actualizada, párrafo 27.

[1779] CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 18. CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 11. (sin cursivas en el original)

[1780] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 16.

[1781] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 16.

[1782] Dicho de otro modo, las Comunidades Europeas aducen que si un Miembro ha hecho una contribución financiera antes del 1º de enero de 1995, parte de cuyos beneficios se otorgan después del 1º de enero de 1995, esa actuación, de conformidad con el principio de irretroactividad, no estaría sujeta al artículo 5 del Acuerdo SMC.

[1783] CE, solicitud actualizada, párrafo 30; CE, respuesta a la pregunta 5 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 67.

ICC suprimida donde se indica [***]

> "Los redactores del Acuerdo SMC establecieron la obligación (negativa) de abstenerse de conceder nuevas subvenciones recurribles después de 1995. Si hubieran pretendido además establecer una obligación (positiva) adicional de los Miembros de revisar todas sus subvenciones anteriores a 1995 debido a su posible efecto económico como 'beneficios subsistentes' después de 1995 lo habrían hecho en la Parte IX, que establece las disposiciones transitorias."[1784]

7.22 Las Comunidades Europeas aducen que una determinación distinta del Grupo Especial sería contraria al principio de irretroactividad, porque exigiría de hecho a los Miembros que llevaran a cabo un examen completo de todas las subvenciones que hubieran concedido antes del 1º de enero de 1995 para determinar si "podían dar lugar a 'beneficios subsistentes' e infringir retroactivamente el artículo 5 del Acuerdo SMC".[1785]

7.23 Las Comunidades Europeas sostienen que, aunque el comportamiento de un Miembro al conceder una subvención puede dar origen a efectos económicos que subsistan después de que ese comportamiento haya tenido lugar, ello no convierte lo que se califica adecuadamente de "acto" perfeccionado a los efectos del artículo 28 de la Convención de Viena en una "situación" que continúa existiendo.[1786] Las Comunidades Europeas sostienen que una "situación" de carácter continuado, a los efectos del artículo 28 de la Convención de Viena "requiere algo más que la concesión de una subvención antes de 1995 con efectos económicos posteriores a ese año".[1787] Las Comunidades Europeas citan como ejemplo de una "situación" de carácter continuado en la esfera de las subvenciones un programa que suponga subvenciones recurrentes.[1788] Las Comunidades Europeas contrastan esos programas con la concesión puntual de una subvención, que sostienen que no estaría comprendida en el ámbito temporal del artículo 5 si hubiera tenido lugar antes del 1º de enero de 1995, aunque los efectos desfavorables causados por ella se produjeran con posterioridad a esa fecha.[1789]

7.24 Las Comunidades Europeas consideran que el párrafo 7 del Anexo IV del Acuerdo SMC, que establece el método para calcular la subvención total *ad valorem* de un producto a los efectos de la presunción de existencia de perjuicio grave del párrafo 1 a) del artículo 6, confirma indirectamente su interpretación del artículo 5.[1790] A su juicio, el párrafo 7 del Anexo IV aborda una situación excepcional en la que subvenciones concedidas con anterioridad al 1º de enero de 1995 se incluyen en el cálculo de la subvención *ad valorem*, siempre que sus beneficios se destinen a la producción futura.[1791] Según las Comunidades Europeas, si se hubiera tenido la intención de que el artículo 5 se aplicara de forma general a las subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995, esta excepción específica no habría sido necesaria.

[1784] CE, respuesta a la pregunta 5 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 67.

[1785] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 17.

[1786] CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafos 19 y 20. *Véanse también* CE, respuesta a la pregunta 57 del Grupo Especial, párrafos 5-8 y CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 12 y 16.

[1787] CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 20.

[1788] CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 20; CE, respuesta a la pregunta 57 del Grupo Especial, párrafos 6 y 7. Las Comunidades Europeas aducen, en consecuencia, que las concesiones posteriores a 1995 de conformidad con programas de subvención establecidos antes del 1º de enero de 1995 estarían sujetas al artículo 5 del Acuerdo SMC, porque constituyen efectivamente una nueva actuación estatal.

[1789] CE, solicitud actualizada, párrafo 27.

[1790] CE, solicitud actualizada, párrafo 29; CE, respuesta a la pregunta 5 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafos 66 y 67.

[1791] CE, solicitud actualizada, párrafo 29.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.25 Las Comunidades Europeas aducen también que el artículo 5, al imponer a los Miembros la obligación de no causar efectos desfavorables "mediante el empleo de cualquier{} ... subvenci{ón}" en el sentido "del artículo 1" remite necesariamente a la definición de "subvención" del artículo 1 del Acuerdo SMC y en consecuencia excluye las subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995.

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.26 Como cuestión previa, los Estados Unidos indican que no son parte en la Convención de Viena.[1792] No obstante, no consideran que esta circunstancia constituya un problema para la resolución de las cuestiones planteadas por esta solicitud de resoluciones preliminares, ya que no tratan de interpretar el artículo 5 del Acuerdo SMC de forma retroactiva.[1793] Los Estados Unidos sostienen que los Miembros asumieron la obligación recogida en el artículo 5 en la fecha de la entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC y que la cuestión pertinente es cómo determina el Grupo Especial el contenido exacto de esa obligación.

7.27 Los Estados Unidos aducen que el acto, hecho o situación que constituye el objeto central de la obligación del artículo 5 del Acuerdo SMC es el acto, hecho o situación que *causa* efectos desfavorables para los intereses de un Miembro mediante el empleo de subvenciones y que este acto, hecho o situación que causa efectos desfavorables para los Estados Unidos mediante el empleo de las medidas de subvención en litigio en la presente diferencia ha continuado existiendo después del 1º de enero de 1995.[1794] Los Estados Unidos basan su interpretación del artículo 5 del Acuerdo SMC en que el "lugar que ocupa la expresión 'mediante el empleo de' como cláusula subordinada modificativa concuerda con el objeto central de la disposición, que es el hecho de causar efectos desfavorables y no la concesión de una subvención".[1795] Los Estados Unidos contrastan la estructura de la obligación establecida en el artículo 5 con la prohibición del párrafo 2 del artículo 3 que, al disponer que ningún Miembro "concederá ni mantendrá" subvenciones prohibidas, se centra claramente en la concesión o mantenimiento de una subvención prohibida y no en la producción de determinados efectos mediante el empleo de la subvención.[1796]

7.28 Los Estados Unidos destacan que el término "empleo" del artículo 5 es un sustantivo que designa un hecho o situación; en concreto el "acto de emplear, el hecho de ser empleado", y no un verbo.[1797] Según los Estados Unidos, el término "empleo", que figura en el artículo 5, no tiene ninguna connotación temporal que indique que la obligación del artículo 5 sólo es aplicable en el momento de la concesión inicial de la subvención.[1798] Por el contrario, los Estados Unidos sostienen que el artículo 5, al centrarse en el acto, hecho o situación que *causa efectos desfavorables* mediante el empleo de subvenciones, indica que puede haber un lapso entre el momento en el que se

[1792] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 2. Los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas tampoco son parte en la Convención de Viena.

[1793] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 2.

[1794] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 1; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 6.

[1795] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006.

[1796] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 2, nota 1.

[1797] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 2.

[1798] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

compromete inicialmente una subvención y los efectos desfavorables que ésta causa, y que no es necesario que la subvención y los efectos desfavorables causados por ella sean contemporáneos.[1799]

7.29 Los Estados Unidos sostienen que su interpretación del artículo 5 es acorde con la Parte III del Acuerdo SMC en general, que aducen que aborda una "situación" en desarrollo, en la que hay una producción de efectos desfavorables en el curso del tiempo mediante el empleo de subvenciones, y no el "acto" puntual de hacer una contribución financiera.[1800] En apoyo de su posición, los Estados Unidos señalan que el párrafo 4 del artículo 6 dispone que las alegaciones de desplazamiento u obstaculización a los efectos de las disposiciones del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC han de examinarse "durante un período apropiadamente representativo, suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado del producto afectado, que en circunstancias normales será por lo menos de un año". Además, el párrafo 3 d) del artículo 6 exige que los efectos de que se trata hayan seguido una tendencia constante durante un período en el que se hayan concedido subvenciones.[1801]

7.30 Los Estados Unidos aducen que el texto del artículo 5 del Acuerdo SMC no establece ninguna distinción entre las medidas de subvención anteriores al 1º de enero de 1995 y las posteriores a esa fecha.[1802] Sostienen que las disposiciones del artículo 28 relativas a las disposiciones transitorias constituyen un elemento contextual que respalda esa posición. Según los Estados Unidos, el párrafo 1 del artículo 28, que exime de forma condicional a los programas de subvención establecidos antes del 1º de enero de 1995 de la aplicación de la Parte II del Acuerdo SMC durante un plazo de tres años, confirma que las únicas obligaciones del Acuerdo SMC que no son aplicables a los programas de subvención establecidos antes del 1º de enero de 1995 son las que se recogen en la Parte II.[1803]

7.31 En respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que debe considerarse que el párrafo 7 del Anexo IV del Acuerdo SMC hace referencia a una circunstancia excepcional en la que las subvenciones concedidas con anterioridad al 1º de enero de 1995 pueden tenerse en cuenta al determinar si una subvención ha causado efectos desfavorables, a los fines del artículo 5, los Estados Unidos aducen que ese párrafo confirma de hecho su conclusión de que el Acuerdo SMC no excluye de su ámbito temporal las medidas de subvención anteriores al 1º de enero de 1995.[1804] Los Estados Unidos aducen que esa disposición no constituye una "excepción" a la norma general de irretroactividad de la Parte III del Acuerdo SMC, sino que simplemente establece una metodología para determinar *cuáles* son las subvenciones concedidas con anterioridad al 1º de enero de 1995 que deben tenerse en cuenta a los efectos del párrafo 1 del artículo 6.[1805]

iii) Argumentos de los terceros

7.32 Australia observa que puede pedirse al Grupo Especial que, al examinar la aplicación del artículo 28 de la Convención de Viena al artículo 5 del Acuerdo SMC, determine si "los pagos

[1799] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 3.
[1800] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 6.
[1801] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 6.
[1802] Estados Unidos, respuesta a la solicitud actualizada de una resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, 29 de noviembre de 2006 (en lo sucesivo "Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada"), párrafo 15.
[1803] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 8 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 20.
[1804] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 17.
[1805] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 6 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

efectuados antes de la entrada en vigor del Acuerdo SMC forman parte de una 'situación' o una continuidad en la concesión de subvenciones que siguió existiendo después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC".[1806] A este respecto, Australia sostiene que el Grupo Especial debe basarse en la orientación dada por el Órgano de Apelación en relación con la aplicación del artículo 28 de la Convención de Viena a "situaciones".[1807] Australia destaca también que el Acuerdo SMC contiene disposiciones que requieren el examen de un período representativo para establecer los efectos de subvención y que, en función de la naturaleza de la subvención concedida, esos efectos pueden seguir existiendo mediante el otorgamiento continuado de un beneficio al producto subvencionado.[1808]

7.33 El Brasil aduce que el "acto" pertinente en el contexto de las subvenciones es la concesión de la subvención por el gobierno "en forma de una contribución financiera con la que se otorga un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC".[1809] Según el Brasil, un solo "acto" no puede constituir una "situación" que persista en el tiempo "sin más, como el mantenimiento de la aplicación de una medida incompatible con las normas de la OMC".[1810]

7.34 Sobre la base de este enfoque, las concesiones únicas realizadas antes del 1º de enero de 1995 estarían excluidas del ámbito temporal del artículo 5, y las "subvenciones recurrentes" y las contribuciones efectuadas después de esa fecha estarían en él, aun cuando se hubieran efectuado en virtud de compromisos, decisiones o medidas adoptados antes del 1º de enero de 1995.[1811] El Brasil señala en apoyo de esta interpretación del artículo 5 que la obligación de "no causar efectos desfavorables" establecida en el artículo 5 está condicionada por la referencia al "empleo" por el Miembro de cualquiera de las subvenciones *a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1*.[1812] Además, aduce que los verbos activos "conceder", "mantener" y "emplear" indican que los redactores tuvieron la intención de que el Acuerdo SMC abarcara únicamente las subvenciones *en el sentido del artículo 1* concedidas efectivamente después del 1º de enero de 1995.[1813]

7.35 Por último, el Brasil considera que la inexistencia de disposiciones transitorias que atribuyan expresamente a los Miembros de la OMC el derecho a impugnar subvenciones anteriores a la OMC de conformidad con las Partes II y III del Acuerdo SMC apoya también la interpretación del Brasil con respecto al ámbito temporal del artículo 5.[1814]

7.36 El Japón sostiene que el texto del Acuerdo SMC demuestra que sus redactores no tuvieron la intención de que las disciplinas del Acuerdo se limitaran expresamente a las subvenciones concedidas

---

[1806] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafo 24.

[1807] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 24. Australia se remite a este respecto al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Período de protección mediante patente* ("*Canadá - Período de protección mediante patente*"), WT/DS170/AB/R, adoptado el 12 de octubre de 2000.

[1808] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 24. Las disposiciones del Acuerdo SMC a las que se refiere Australia son el párrafo 3 d) y el párrafo 4 del artículo 6, que se examinan *infra*.

[1809] Observaciones presentadas por el Brasil en calidad de tercero con respecto a CE, solicitud de resoluciones preliminares, 5 de diciembre de 2006 (en lo sucesivo "observaciones presentadas por el Brasil en calidad de tercero"), párrafo 17.

[1810] Observaciones presentadas por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 13; comunicación escrita presentada por el Brasil en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007 (en lo sucesivo "comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero"), párrafo 13.

[1811] Observaciones presentadas por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 18; comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafos 10-15.

[1812] Observaciones presentadas por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 19.

[1813] Observaciones presentadas por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 19; comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 14.

[1814] Observaciones presentadas por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 19.

ICC suprimida donde se indica [***]

el 1º de enero de 1995 o con posterioridad a esa fecha.[1815] A este respecto, señala que el párrafo 1 del artículo 28 del Acuerdo SMC, que establece un período de gracia de tres años durante el cual los Miembros no podían impugnar determinados programas de subvención al amparo de las disposiciones de la Parte II del Acuerdo SMC "implica que los Miembros *podían* impugnar esos programas anteriores a la OMC una vez expirado el período de gracia".[1816]

7.37 De forma análoga, el Japón señala que el párrafo 7 del Anexo IV del Acuerdo SMC reconoce que los Miembros pueden destinar a la producción futura beneficios que tienen su origen en "subvenciones concedidas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC" impugnadas al amparo de las disposiciones de la Parte III del Acuerdo SMC.

7.38 Por último, el Japón pone de relieve que las disposiciones del Acuerdo SMC pertinentes en la presente diferencia (los artículos 1, 5, 6 y 7) no incorporan limitaciones temporales, y sostiene que la inexistencia de tales limitaciones es significativa, por cuanto los redactores han establecido expresamente limitaciones temporales en otras disposiciones del Acuerdo SMC, como el artículo 27.[1817]

7.39 Según el Japón, el análisis que es pertinente que el Grupo Especial realice en la presente diferencia es un análisis orientado a determinar si cada una de las supuestas "situaciones" de subvención había "dejado de existir" antes de 1995, o si continuó en 1995 o con posterioridad a ese año.[1818] El Japón sostiene que, al hacer este análisis, el Grupo Especial debe considerar que persiste una situación de subvención "en tanto continúe existiendo el beneficio de esa subvención".[1819]

iv) Respuestas de las partes a los argumentos de los terceros

7.40 Los Estados Unidos aducen que el Brasil ha equiparado erróneamente la "concesión" de una subvención con la realización de una "contribución financiera" al determinar si antes del 1º de enero de 1995 se había "concedido" una subvención. Según los Estados Unidos, para ser pertinente a la determinación de si se ha "concedido" una determinada subvención a efectos de la aplicación del artículo 5, el análisis no puede limitarse al momento en que se hizo la contribución financiera. Los Estados Unidos se remiten en apoyo de su posición a la observación del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* de que la definición de subvención del párrafo 1 del artículo 1 no se ocupa del momento en que debe existir la "contribución financiera" y/o el "beneficio".[1820]

[1815] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafo 4. El Brasil y el Japón son los únicos terceros que se ocuparon expresamente en sus comunicaciones de la cuestión del ámbito temporal del artículo 5 del Acuerdo SMC.

[1816] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero. (las cursivas figuran en el original) Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos se han ocupado también de la importancia del artículo 28 y el párrafo 7 del Anexo IV para la interpretación basada en el contexto del artículo 5. Esos argumentos se examinan *infra.*

[1817] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 5.

[1818] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 6.

[1819] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 8.

[1820] Estados Unidos, observaciones sobre las observaciones del Brasil en calidad de tercero, 18 de diciembre de 2006, párrafo 5, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Establecimiento de derechos compensatorios sobre determinados productos de acero al carbono aleado con plomo y bismuto y laminado en caliente originarios del Reino Unido* ("*Estados Unidos - Plomo y bismuto II*"), WT/DS138/AB/R, adoptado el 7 de junio de 2000, párrafo 60. Los Estados Unidos señalan que en la diferencia *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, las supuestas subvenciones objeto de derechos compensatorios entrañaban contribuciones financieras (principalmente aportaciones de capital) efectuadas por el Gobierno británico en 1977-1978 y 1985-1986 cuyos beneficios eran asignados por el USDOC en los siguientes 18 años. Ninguna de las partes en esta diferencia negó que una contribución financiera anterior a 1995 que daba lugar a beneficios

ICC suprimida donde se indica [***]

7.41 Los Estados Unidos cuestionan también la calificación que hace el Brasil de la obligación del artículo 5 del Acuerdo SMC como una obligación que consiste esencialmente en abstenerse de "conceder" determinadas subvenciones.[1821] Los Estados Unidos sostienen que la obligación contenida en el artículo 5 es más bien una obligación de no *causar efectos desfavorables* mediante el empleo de una subvención, que aducen que es de naturaleza fundamentalmente distinta de la de abstenerse de "conceder" subvenciones prohibidas establecida en el párrafo 2 del artículo 3. Según los Estados Unidos las disposiciones de las Partes II y III del Acuerdo SMC "se aplican en su propia forma a la entrada en vigor del Acuerdo SMC, obligando a los Miembros a partir de ese momento a no conceder o mantener determinada clase de subvenciones y a no causar efectos desfavorables mediante un grupo de subvenciones más amplio".[1822] Según los Estados Unidos, la inexistencia de disposiciones transitorias que atribuyan expresamente a los Miembros el derecho a impugnar las subvenciones anteriores a la OMC al amparo de las disposiciones de las Partes II y III del Acuerdo SMC es "completamente acorde con la diferencia que hay entre las obligaciones de las Partes II y III y no indica en absoluto que las obligaciones hayan de interpretarse en una forma contraria a su sentido expreso".[1823]

7.42 En respuesta a las observaciones del Japón, las Comunidades Europeas discrepan de lo que a su juicio es una tesis del Japón carente de respaldo, conforme a la cual podrían haberse impugnado subvenciones individuales durante el período de gracia establecido para los programas de subvención en el párrafo 1 del artículo 28. Según las Comunidades Europeas, no hay en el Acuerdo SMC ninguna manifestación expresa en contrario que indique que los redactores pretendieron anular la presunción de irretroactividad en el caso de las subvenciones individuales concedidas antes del 1º de enero de 1995.[1824]

7.43 Con respecto al argumento del Japón de que en otras disposiciones del Acuerdo SMC, como el artículo 27, se recogen limitaciones expresas del ámbito temporal, las Comunidades Europeas responden que ese artículo no se refiere a la cuestión de las normas temporales específicas relativas a una actuación anterior, sino que exime a los países en desarrollo durante un período *posterior* a la entrada en vigor del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, si se hubiera tenido intención de que las subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995 estuvieran sujetas al artículo 5, la exención relativa al trato especial y diferenciado para los países en desarrollo contenida en el párrafo 3 del artículo 27 habría abarcado las subvenciones concedidas antes de dicha fecha, cosa que no hizo.[1825]

v) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.44 Recordamos que el artículo 5 del Acuerdo SMC, en la parte pertinente, establece lo siguiente:

> "Ningún Miembro deberá causar, mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1, efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros ..."

7.45 No hay en el texto del artículo 5 del Acuerdo SMC nada que indique que la obligación que establece deba operar de forma retroactiva. Consideramos que los Miembros se comprometieron a

---

posteriores a ese año pudiera constituir una subvención recurrible de conformidad con la Parte V del Acuerdo SMC (nota 11).

[1821] Estados Unidos, observaciones sobre las observaciones del Brasil en calidad de tercero, párrafo 6.
[1822] Estados Unidos, observaciones sobre las observaciones del Brasil en calidad de tercero, párrafo 8.
[1823] Estados Unidos, observaciones sobre las observaciones del Brasil en calidad de tercero.
[1824] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 14.
[1825] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

quedar vinculados por la obligación contenida en el artículo 5 del Acuerdo SMC el 1º de enero de 1995. Es importante destacar, no obstante, que aceptar quedar vinculado por la obligación contenida en el artículo 5 el 1º de enero de 1995 no equivale necesariamente a aceptar que sólo las subvenciones concedidas después del 1º de enero de 1995 pueden ser objeto de reclamaciones en relación con los efectos desfavorables al amparo de las disposiciones de la Parte III del Acuerdo SMC. Que ello sea o no así depende del contenido de la obligación establecida en el artículo 5.

7.46 Con arreglo a su sentido corriente, el artículo 5 impone a los Miembros una obligación de no causar efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros mediante el empleo de subvenciones, tal como éstas se definen en el artículo 1.[1826] Como observan los Estados Unidos, el predicado de la oración del artículo 5 es "causar efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros", en tanto que la frase "mediante el empleo de" es una frase adverbial que describe la forma en que el Miembro no debe causar los efectos desfavorables.[1827] Así pues, la obligación del artículo 5 consiste en no causar ciertos resultados mediante una determinada vía causal, y no en no llevar a cabo una determinada actuación, como se refleja en la medida correctiva prevista en el caso de las subvenciones que se haya determinado que han producido efectos desfavorables en el sentido del artículo 5: los Miembros deben retirar la subvención *o* adoptar las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables.[1828] En anteriores diferencias, el Órgano de Apelación ha indicado que el principio codificado en el artículo 28 de la Convención de Viena es un principio general de derecho internacional pertinente a la interpretación de los acuerdos abarcados.[1829] En nuestra opinión, es esta obligación, la de no causar mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1, efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros, la que es preciso interpretar de conformidad con el principio de irretroactividad consagrado en el artículo 28 de la Convención de Viena.

7.47 El artículo 28 de la Convención de Viena, titulado "Irretroactividad de los tratados" dispone lo siguiente:

> "Las disposiciones de un tratado no obligarán a una parte respecto de ningún acto o hecho que haya tenido lugar con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del tratado para esa parte ni de ninguna situación que en esa fecha haya dejado de existir, salvo que una intención diferente se desprenda del tratado o conste de otro modo."[1830]

[1826] Observamos que, a diferencia del artículo 5, el artículo 3 se ha formulado como una prohibición impuesta al acto de conceder o mantener subvenciones a la exportación, por cuanto se considera que esas subvenciones son perjudiciales *per se*. El artículo 5 se refiere a los efectos desfavorables que puede demostrarse que han sido causados por el empleo de subvenciones por un Miembro, incluido el empleo de la clase limitada de subvenciones cuya concesión o mantenimiento está prohibido por el artículo 3.

[1827] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 2.

[1828] Por el contrario, cuando se determina que un Miembro ha concedido o mantenido una subvención prohibida en contra de lo dispuesto en el artículo 3, la medida correctiva establecida en el artículo 4 exige que el Miembro retire la subvención sin demora.

[1829] Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Medidas que afectan al coco desecado* ("*Brasil - Coco desecado*"), WT/DS22/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 1997, páginas 17 y 18; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Período de protección mediante patente*, párrafos 71 y 72; informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 128; informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Denominación comercial de sardinas* ("*CE - Sardinas*"), WT/DS231/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002, párrafo 200.

[1830] Se ha indicado que el artículo 28 de la Convención de Viena refleja un principio general del derecho internacional o, como declaró el Grupo Especial en el asunto *Brasil - Coco desecado*, "un principio aceptado del derecho internacional consuetudinario"; informe del Grupo Especial, *Brasil - Medidas que afectan*

ICC suprimida donde se indica [***]

7.48 En *Canadá - Período de protección mediante patente*, el Órgano de Apelación explicó de la siguiente forma la aplicación del artículo 28 de la Convención de Viena:

> "El artículo 28 de la *Convención de Viena* es aplicable no sólo a cualquier 'acto' sino también a cualquier 'hecho' o a cualquier 'situación que haya dejado de existir'. Dicho artículo establece que, si no hay una intención contraria, las disposiciones del tratado *no* se aplican a ninguna situación que 'haya dejado de existir' antes de la entrada en vigor del tratado para una parte en él. En nuestra opinión, de ello se desprende lógicamente que el artículo 28 implica también necesariamente que a falta de una intención en contrario, las obligaciones del tratado *son aplicables* a cualquier 'situación' que *no* haya dejado de existir, es decir, a cualquier situación que, aunque se haya producido en el pasado, persista después de la entrada en vigor del nuevo tratado."[1831]

7.49 Como explica la anterior declaración, el principio de irretroactividad reflejado en el artículo 28 de la Convención de Viena distingue entre "actos" y "hechos" puntuales, de un lado, y "situaciones" de otro. No vulnera el principio de irretroactividad la aplicación de un tratado a situaciones que existan cuando el tratado entre en vigor, aun cuando éstos hayan tenido su comienzo en una fecha anterior.[1832]

7.50 Observamos que entre las definiciones que da el diccionario de "*act*" ("acto") está la de "*a thing done; a deed*" ("algo hecho; un hecho").[1833] Al examinar la forma en la que el artículo 28 de la Convención de Viena se aplicaba a las disposiciones del Acuerdo sobre los ADPIC, el Órgano de Apelación en *Canadá - Período de protección mediante patente*, describió el término "acto" (en el contexto de la interpretación del párrafo 1 del artículo 70 del Acuerdo sobre los ADPIC) como "algo hecho".[1834] En cambio, se ha definido una "*situation*" ("situación"), a los efectos del artículo 28 de la Convención de Viena, como "*a set of circumstances; a state of affairs*" ("una serie de circunstancias; un estado de cosas").[1835] En *Canadá - Período de protección mediante patente*, el Órgano de Apelación manifestó que el concepto de "situación" del artículo 28 de la Convención de Viena indica "algo que persiste y continúa en el curso del tiempo".[1836]

---

al coco desecado ("*Brasil - Coco desecado*"), WT/DS22/R, adoptado el 20 de marzo de 1997, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS22/AB/R, párrafo 279. En consecuencia, no vemos que haya necesidad de preocuparnos por la cuestión de si el artículo 28 vincula a los Estados Unidos. En todo caso, los Estados Unidos no parecen poner en tela de juicio la aplicación del principio, con independencia de que se considere que tiene su origen en el derecho consuetudinario, en los principios generales o en la Convención de Viena. El Grupo Especial señala que los Estados Unidos fueron la parte reclamante en el asunto *Canadá - Período de protección mediante patente*, en el que el Órgano de Apelación aplicó el artículo 28 de la Convención de Viena a las obligaciones derivadas del Acuerdo sobre los ADPIC.

[1831] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Período de protección mediante patente*, párrafo 72.

[1832] Comentario de la Comisión de Derecho Internacional sobre el proyecto de Convención de Viena, Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1966, volumen II, comentario 3 sobre el proyecto de artículo 24, página 232, al que hace referencia el Órgano de Apelación, *Canadá - Período de protección mediante patente*, párrafo 73.

[1833] *Shorter Oxford English Dictionary*, quinta edición, Oxford, OUP 2002, página 21.

[1834] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Período de protección mediante patente*, párrafo 58.

[1835] *Shorter Oxford English Dictionary*, 2002, página 2852.

[1836] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Período de protección mediante patente*, párrafo 72. El Grupo Especial que examinó esta diferencia había calificado a la protección otorgada a las invenciones por patentes concedidas con arreglo a un régimen canadiense de patentes anterior a 1989 de "situación que no ha dejado de existir" en la fecha de la aplicación del Acuerdo sobre los ADPIC para el Canadá, y había constatado que esta situación no podía equipararse a los "actos realizados" antes de esa fecha, por lo que estaba comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 1 del artículo 70 del Acuerdo sobre los ADPIC.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.51 Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos coinciden en que no hay en el Acuerdo SMC ninguna disposición que ponga de manifiesto la intención de los redactores de aplicar el artículo 5 (o cualquier otra disposición del Acuerdo SMC) a un "acto o hecho que haya tenido lugar o a una situación que haya dejado de existir" antes del 1º de enero de 1995.[1837] El punto en el que difieren es el concerniente a la caracterización, a efectos del análisis de la irretroactividad, de la obligación contenida en el artículo 5, en lo que respecta a si éste se refiere al "acto" puntual de crear una subvención o a la "situación" en la que se causan efectos desfavorables mediante el empleo de subvenciones. Las Comunidades Europeas aducen que, en el contexto del artículo 5, el principio de irretroactividad se aplica al "acto" de un Miembro que concede una subvención. Como la actuación de que se trata se perfecciona necesariamente cuando se concede la subvención, las subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995 son "actos perfeccionados" y por consiguiente no están comprendidas en el ámbito temporal de aplicación del artículo 5, aun cuando los "efectos económicos" de esas subvenciones puedan seguir dejándose sentir posteriormente.[1838] No estamos de acuerdo.

7.52 Consideramos que el artículo 5 se refiere a una serie de circunstancias o estado de cosas (es decir a una "situación") y no a actos concretos de un Miembro. Aunque en él se utiliza el término "causar" en forma verbal, ese término no designa una acción concreta de un Miembro, sino que describe una relación particular entre el comportamiento anterior de un Miembro y los acontecimientos posteriores que se atribuyen en último término a éste. En la medida en que el artículo 5 implica "actos" o un comportamiento, éstos guardan relación con el "empleo" de la subvención y no con su "creación" o concesión. Consideramos que nuestra caracterización de la obligación del artículo 5 como referida a una "situación" y no a un "acto" es compatible con otras disposiciones de la Parte III del Acuerdo SMC (*por ejemplo*, los párrafos 3 d) y 4 del artículo 6) que requieren el examen de un período representativo para establecer los efectos de la subvención. Estas disposiciones indican que la Parte III se refiere en general a una situación que persiste y continúa en el curso del tiempo y no a actos concretos realizados por los Miembros.

7.53 Las Comunidades Europeas aducen que debido a que la obligación establecida en el artículo 5 se refiere al empleo de "cualquiera de las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1" el ámbito temporal del artículo 5 depende necesariamente de la concesión de esa "subvención".[1839] Entendemos que las Comunidades Europeas aducen que, en virtud de la definición de "subvención" del párrafo 1 del artículo 1, el ámbito temporal de la obligación recogida en el artículo 5 se limita a los efectos desfavorables causados mediante el empleo de contribuciones financieras con las que se otorgan beneficios hechas después del 1º de enero de 1995.

[1837] CE, solicitud actualizada, párrafo 13.

[1838] A este respecto, las Comunidades Europeas aducen que un caso de "situación que continúa" a efectos del Acuerdo SMC es el de un programa de subvención que dé lugar a subvenciones recurrentes. En consecuencia, según las Comunidades Europeas, las subvenciones concedidas con posterioridad al 1º de enero de 1995, aun en el caso de que lo sean en aplicación de un programa anterior a 1995, estarían sujetas al artículo 5 del Acuerdo SMC, en tanto que las concedidas antes del 1º de enero de 1995 no lo estarían. CE, respuesta a la pregunta 57 del Grupo Especial, párrafos 6 y 7. Sin embargo, como hemos indicado, es la obligación contenida en el artículo 5 del Acuerdo SMC la que debe referirse a un "acto" o a una "situación" para ser interpretada de forma acorde con el principio de irretroactividad recogido en el artículo 28 de la Convención de Viena.

[1839] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 18 y 19. El Brasil formula un argumento similar en sus observaciones en calidad de tercero, párrafo 19.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.54 El párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC establece lo siguiente:

"A los efectos del presente Acuerdo, se considerará que existe subvención:

a) 1) cuando haya una contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro (denominados en el presente Acuerdo "gobierno"), es decir:

i) cuando la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos (por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital) o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos);

ii) cuando se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían (por ejemplo, incentivos tales como bonificaciones fiscales);

iii) cuando un gobierno proporcione bienes o servicios -que no sean de infraestructura general- o compre bienes;

iv) cuando un gobierno realice pagos a un mecanismo de financiación, o encomiende a una entidad privada una o varias de las funciones descritas en los incisos i) a iii) *supra* que normalmente incumbirían al gobierno, o le ordene que las lleve a cabo, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos;

o

a) 2) cuando haya alguna forma de sostenimiento de los ingresos o de los precios en el sentido del artículo XVI del GATT de 1994;

y

b) con ello se otorgue un beneficio."[1840]

7.55 No entendemos que la referencia del artículo 5 a la definición de "subvención" del artículo 1 limite la aplicación del Acuerdo SMC a las contribuciones financieras hechas y los beneficios otorgados con posterioridad al 1º de enero de 1995. El párrafo 1 del artículo 1 establece las circunstancias en las que "se considera que existe" una "subvención" a los efectos del Acuerdo SMC. Ese precepto no impone a los Miembros una obligación a la que pueda aplicarse el principio de irretroactividad recogido en el artículo 28 de la Convención de Viena.

7.56 Recordamos además que la definición de "subvención" del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC es una definición compuesta. Como observó en *Brasil - Aeronaves* el Órgano de Apelación, las cuestiones de una "contribución financiera" y de un "beneficio", así como sus respectivas definiciones, constituyen dos elementos jurídicos independientes en el párrafo 1 del artículo 1, que *conjuntamente* determinan si existe o no una "subvención".[1841] En *Estados Unidos* -

[1840] No se reproduce la nota de pie de página.
[1841] Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves* ("*Brasil - Aeronaves*"), WT/DS46/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, párrafo 157.

ICC suprimida donde se indica [***]

Plomo y bismuto II, el Órgano de Apelación rechazó el argumento de que la utilización del tiempo presente del verbo ("se otorga") en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC ponía de manifiesto que la autoridad investigadora sólo había de demostrar la existencia de un "beneficio" en el momento en el que se hizo la "contribución financiera". Al rechazar ese argumento, el Órgano de Apelación señaló especialmente que "el párrafo 1 del artículo 1 ... no se ocupa del *momento* en que debe existir la 'contribución financiera' y/o el 'beneficio'".[1842]

7.57 Además, hay importantes elementos del contexto que contradicen la interpretación del artículo 5 propugnada por las Comunidades Europeas. En concreto, el párrafo 7 del Anexo IV del Acuerdo SMC indica que los redactores no consideraron que el ámbito temporal de la Parte III del Acuerdo SMC se limitara a las contribuciones financieras hechas, o a las subvenciones concedidas de otro modo, con posterioridad al 1º de enero de 1995. Recordamos que el párrafo 7 del Anexo IV del Acuerdo SMC, que establece el método para calcular el total de subvención *ad valorem* de un producto a efectos de la presunción de existencia de perjuicio grave del párrafo 1 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC, exigía la inclusión de determinadas subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995 en el cálculo del total de subvención *ad valorem*. El párrafo 7 del Anexo IV establecía lo siguiente:

> "Las subvenciones concedidas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC cuyos beneficios se destinen a la producción futura se incluirán en la tasa global de subvención."

Hay en el texto un reconocimiento expreso de que los "efectos desfavorables" que son el objeto del artículo 5 pueden ser "causados" por el empleo de subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995, al menos en la medida en que los beneficios de esas subvenciones puedan destinarse al período posterior a esa fecha. Aunque han expirado ya (en virtud de las disposiciones del artículo 31 del Acuerdo SMC), el párrafo 1 del artículo 6 y el Anexo IV formaban parte del marco original para determinar cuándo puede considerarse que un Miembro ha causado "efectos desfavorables" (*es decir*, un perjuicio grave a los intereses de otro Miembro) mediante el empleo de una subvención a los efectos del apartado c) del artículo 5, y en tal concepto proporcionan una importante orientación respecto del ámbito previsto del artículo 5.[1843]

7.58 Las Comunidades Europeas aducen que el párrafo 7 del Anexo IV debe considerarse una excepción que prueba la regla general de que sólo las subvenciones posteriores a 1995 pueden ser objeto de reclamaciones basadas en los efectos desfavorables. Según las Comunidades Europeas, el párrafo 7 del Anexo IV se refería al "destino" de una subvención a la "producción futura", concepto que, a su juicio, es "diferente de la idea de que una subvención anterior a 1995 'sigue otorgando un beneficio' después de 1995". Las Comunidades Europeas aducen que el párrafo 7 del Anexo IV establecía una norma de valoración "en el caso muy concreto de que los beneficios obtenidos en relación con subvenciones {anteriores a la OMC} *se destinen a la producción futura*"[1844] y en este

---

[1842] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 60.

[1843] Recordamos que el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* señaló que las disposiciones del Acuerdo SMC que han caducado pueden, no obstante, ser útiles para comprender la estructura general del Acuerdo SMC respecto de los diferentes tipos de subvenciones que trataba y trata de abordar; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*)* ("*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*"), WT/DS267/R, Corr.1 y Add.1 a Add.3, adoptado el 21 de marzo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS267/AB/R, párrafo 7.907 (nota 1086). Una opinión análoga se manifestó en la Decisión del Árbitro, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de los Estados Unidos al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 4 del Acuerdo SMC* ("*Estados Unidos - EVE (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos*"), WT/DS108/ARB, 30 de agosto de 2002, nota 66.

[1844] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

sentido, lo pertinente a los efectos de la determinación del ámbito temporal del párrafo 7 del Anexo IV es el destino de la subvención a la producción futura.[1845] Las Comunidades Europeas sostienen que si se hubiera tenido la intención de que la Parte III del Acuerdo SMC fuera aplicable en general a las subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995 "independientemente del destino de su beneficio", una disposición como el párrafo 7 del Anexo IV habría sido innecesaria y superflua.[1846] En consecuencia, las Comunidades Europeas consideran que el Anexo IV y el párrafo 1 a) del artículo 6 son disposiciones singulares y excepcionales del Acuerdo SMC que incluyen normas específicas sobre la cuantificación de una subvención que normalmente figurarían en la Parte V.[1847]

7.59 No coincidimos con las Comunidades Europeas. El párrafo 7 del Anexo IV reconoce que una subvención concedida antes del 1º de enero de 1995 podría, en determinadas circunstancias (cuando sus beneficios se destinen a la producción futura) ser pertinente a la determinación de la existencia de perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 y, en consecuencia, dar lugar a efectos desfavorables en el sentido del artículo 5. Esa disposición reviste importancia para la presente diferencia por cuanto refuta el argumento fundamental de las Comunidades Europeas de que se tenía la intención de que el artículo 5 sólo fuera aplicable a las subvenciones establecidas con posterioridad al 1º de enero de 1995. El párrafo 7 del Anexo IV constituye un indicio claro de que las subvenciones concedidas antes de la entrada en vigor del Acuerdo SMC se consideran sujetas a la obligación relativa a los efectos desfavorables contenida en el artículo 5.

7.60 Además, no estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que la finalidad del párrafo 7 del Anexo IV fuera establecer las circunstancias excepcionales que se supondría que constituyen un perjuicio grave a efectos de la determinación de la existencia de efectos desfavorables en el sentido del artículo 5. No podemos imaginar ningún motivo plausible para que los redactores establecieran que podía presumirse la existencia de perjuicio grave sobre la base de subvenciones anteriores a 1995 y al mismo tiempo excluyeran la posibilidad de que pudiera demostrarse positivamente el perjuicio grave derivado de subvenciones anteriores a esa fecha. Consideramos que la función del Anexo IV era especificar una metodología acordada para el cálculo del total de subvención *ad valorem* a que se refiere el párrafo 1 a) del artículo 6. El párrafo 7 del Anexo IV indicaba cómo habían de incluirse en ese cálculo las subvenciones anteriores a 1995. A este respecto, consideramos que el párrafo 7 del Anexo IV, lejos de constituir una excepción, indica las intenciones de los redactores en lo que respecta a las subvenciones que estarían sujetas a las obligaciones de la Parte III.

7.61 En lo que respecta a la importancia que tiene como elemento del contexto el párrafo 1 del artículo 28 del Acuerdo SMC en relación con el ámbito temporal del artículo 5, las Comunidades Europeas aducen que el hecho de que el párrafo 1 b) del artículo 28 conceda a los Miembros un período transitorio de tres años para poner sus *programas* de subvención en conformidad con el Acuerdo SMC "demuestra *a fortiori* que el Acuerdo SMC no abarca en absoluto las subvenciones individuales anteriores a 1995".[1848]

7.62 Según los Estados Unidos, el párrafo 1 del artículo 28 del Acuerdo SMC aclara que los programas de subvención establecidos antes de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo SMC *están* sujetos a dicho Acuerdo, pero da a los Miembros un margen de tres años para poner los programas

[1845] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 22.
[1846] CE, solicitud actualizada, párrafo 29.
[1847] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 22.
[1848] CE, solicitud actualizada, párrafo 25. *Véase también*, CE, respuesta a la pregunta 8 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 77.

ICC suprimida donde se indica [***]

incompatibles en conformidad con las obligaciones de la Parte II.[1849] Los Estados Unidos sostienen que de esa exención temporal de las medidas incompatibles de las obligaciones de la Parte II del Acuerdo SMC se desprende necesariamente que esos programas están en cambio sujetos a la Parte I y a las Partes III a XI.[1850]

7.63 Recordamos que el artículo 28 establece lo siguiente:

> "28.1 Los programas de subvención establecidos en el territorio de un Miembro antes de la fecha de la firma por ese Miembro del Acuerdo sobre la OMC que sean incompatibles con las disposiciones del presente Acuerdo:
>
> a) se notificarán al Comité a más tardar 90 días después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC para ese Miembro; y
>
> b) se pondrán en conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en un plazo de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC para el Miembro en cuestión y hasta entonces no estarán sujetos a las disposiciones de la Parte II.
>
> 28.2 Ningún Miembro ampliará el alcance de tales programas, ni los prorrogará cuando expiren."

No consideramos que el párrafo 1 del artículo 28 constituya un contexto útil para decidir si las subvenciones concedidas antes del 1º de enero de 1995 pueden estar sujetas a las obligaciones del artículo 5. El texto del párrafo 1 b) del artículo 28, y especialmente su última frase ("*hasta entonces* no estarán sujetos a las disposiciones de la Parte II"), indican que el plazo de tres años en el que los Miembros han de poner sus medidas incompatibles con las normas de la OMC en conformidad con el Acuerdo SMC opera únicamente como una exención temporal de la aplicación de las disposiciones de la Parte II.[1851] Dicho de otra forma, puede inferirse del artículo 28 que se tenía en general la intención de que los *programas* de subvención incompatibles con las normas de la OMC establecidos antes del 1º de enero de 1995 y que siguieran en vigor después de esa fecha estuvieran comprendidos en el ámbito temporal de la Parte II, con la salvedad del período de gracia de tres años que concede el párrafo 1 del artículo 28. Si en general hay que entender que esos programas de subvención están comprendidos en el ámbito temporal del Acuerdo SMC a los efectos de la Parte II (es decir, en lo que respecta a la prohibición de la concesión o mantenimiento de subvenciones a la exportación prohibidas), en ausencia de cualquier intención en contrario manifestada en el texto o que se desprenda implícitamente de la estructura del Acuerdo SMC, de modo análogo esos programas estarán comprendidos en el ámbito temporal de la Parte III del Acuerdo SMC (es decir en lo que respecta a la obligación de abstenerse de causar, mediante el empleo de subvenciones, efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros). Así pues, del párrafo 1 del artículo 28 se desprende que los programas de subvención establecidos antes del 1º de enero de 1995 y mantenidos con posterioridad a esa fecha están sujetos a las disposiciones de la Parte III, pero ese párrafo no nos

[1849] El Japón formula un argumento similar en su comunicación en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafo 4.

[1850] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 16.

[1851] La Parte II del Acuerdo SMC se refiere a las subvenciones a la exportación prohibidas. El párrafo 2 del artículo 3, que figura en la Parte II del Acuerdo SMC, prohíbe a los Miembros conceder o mantener las subvenciones a la exportación a que se refiere el párrafo 1 del artículo 3. El párrafo 7 del artículo 4 dispone que en caso de que un grupo especial constate que un Miembro ha concedido o mantenido una subvención a la exportación prohibida con infracción de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 3, el grupo especial recomendará que el Miembro que concede la subvención la retire sin demora.

ICC suprimida donde se indica [***]

aclara si las subvenciones concedidas por los Miembros antes del 1º de enero de 1995 están sujetas a esas disposiciones.

7.64 Sobre la base de lo anteriormente expuesto, entendemos que la obligación contenida en el artículo 5 del Acuerdo SMC es una obligación de abstenerse de causar efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros mediante el empleo de subvenciones, en el sentido de la definición del artículo 1. A efectos de la aplicación del principio de irretroactividad consagrado en el artículo 28 de la Convención de Viena, consideramos que el artículo 5 se refiere a una "situación": en concreto la situación en la que se causan efectos desfavorables mediante el empleo de subvenciones. En consonancia con el artículo 28 de la Convención de Viena, el artículo 5 es aplicable a las "situaciones" de esa naturaleza que seguían existiendo en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo SMC, aun cuando la situación en cuestión se hubiera producido a consecuencia de la concesión de una subvención con anterioridad a esa fecha. En otras palabras, nuestra interpretación del ámbito temporal de aplicación del artículo 5 se basa en el sentido corriente de los términos del artículo 5 en el contexto de éstos y teniendo en cuenta el objeto y fin del Acuerdo SMC. A este respecto, señalamos especialmente que el párrafo 7 del Anexo IV demuestra que las subvenciones concedidas con anterioridad al 1º de enero de 1995 se consideraban pertinentes a la determinación de la existencia de perjuicio grave en el sentido del apartado c) del párrafo 5 y, en consecuencia, podían dar lugar a efectos desfavorables de conformidad con el artículo 5.

7.65 En conclusión, rechazamos por tanto la solicitud de las Comunidades Europeas de una resolución preliminar que excluya del ámbito temporal del presente procedimiento todas las supuestas subvenciones prohibidas y recurribles concedidas por las Comunidades Europeas antes del 1º de enero de 1995.

c) Pertinencia del Acuerdo de 1992 entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos para el ámbito temporal del presente procedimiento

i) Introducción

7.66 En su solicitud actualizada de resoluciones preliminares, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que declare que cualquier supuesto apoyo estatal comprometido con anterioridad al 17 de julio de 1992, fecha de entrada en vigor del Acuerdo de 1992, está excluido del ámbito temporal del presente procedimiento. En apoyo de esta petición, las Comunidades Europeas exponen varios argumentos acerca de la pertinencia del Acuerdo de 1992 a los derechos y obligaciones de las partes en la presente diferencia. En la presente resolución preliminar nos ocupamos únicamente de aquellos que se refieren a las alegaciones de las Comunidades Europeas acerca del ámbito temporal del artículo 5 del Acuerdo SMC formuladas en su solicitud y en su solicitud actualizada de resoluciones preliminares. Esos argumentos conciernen a la pertinencia de los artículos 2 y 10 del Acuerdo de 1992 a la cuestión de si el supuesto apoyo estatal comprometido antes de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo de 1992 excede del ámbito temporal de aplicación del artículo 5 del Acuerdo SMC, y por consiguiente debe excluirse del presente procedimiento. No nos ocupamos en esta resolución preliminar de la "defensa" de las Comunidades Europeas de que el artículo 4 del Acuerdo de 1992 es la "referencia" apropiada para evaluar la AEP/FEM en el marco del Acuerdo SMC.[1852] Tampoco examinamos los argumentos de las Comunidades Europeas de que el artículo 4 del Acuerdo de 1992 es pertinente a las cuestiones de la existencia de una subvención de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC y de la producción de efectos desfavorables con arreglo al artículo 5 del Acuerdo SMC.[1853]

[1852] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 394-404.
[1853] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 148-157.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.67 No obstante, antes de examinar los argumentos de las Comunidades Europeas, consideramos conveniente hacer una breve descripción de las disposiciones del Acuerdo de 1992. El Acuerdo de 1992, concluido por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas el 17 de julio de 1992[1854], se negoció en un contexto de diferencias entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos en relación con las medidas de apoyo a sus respectivas industrias de grandes aeronaves civiles.[1855] En su preámbulo, las partes reconocían la necesidad de fomentar un entorno más favorable para el comercio internacional de grandes aeronaves civiles y reducir las tensiones comerciales en este área. Reconocían también que era preciso hacer más estrictas las disposiciones del Acuerdo del GATT sobre el comercio de aeronaves civiles con vistas a reducir progresivamente el papel del apoyo estatal. Las partes manifestaban que concluían el acuerdo en prosecución de su objetivo común de evitar las distorsiones comerciales resultantes del apoyo estatal directo o indirecto para la creación y producción de grandes aeronaves civiles y de introducir normas más estrictas sobre tal apoyo y de fomentar la adopción de tales normas de manera multilateral dentro del GATT. En el quinto considerando del preámbulo las partes ponían de manifiesto:

> "Su intención de actuar sin perjuicio de sus derechos y obligaciones en virtud del GATT y de otros acuerdos internacionales negociados bajo los auspicios del GATT ..."

En el artículo 1, las partes acordaban actuar de conformidad con la nota interpretativa del artículo 4 del Acuerdo del GATT sobre el Comercio de Aeronaves Civiles. El artículo 2 del Acuerdo de 1992, titulado "Compromisos adquiridos anteriormente por los Gobiernos" especificaba lo siguiente:

> "El apoyo estatal a los programas de grandes aeronaves civiles en curso, comprometido con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, no estará sujeto a las disposiciones del Acuerdo salvo en los casos en que más adelante se disponga otra cosa. Las condiciones bajo las cuales se otorga tal apoyo no serán modificadas de manera que se vuelvan más favorables para los recipiendarios; sin embargo, las modificaciones menores no se considerarán incompatibles con la presente disposición."

7.68 El artículo 3 establecía una prohibición, aplicable tanto a los programas de grandes aeronaves civiles existentes como a los futuros, del otorgamiento de apoyo estatal directo "distinto del que ya haya sido comprometido en firme para la producción de grandes aeronaves civiles". El artículo 4 establecía parámetros cualitativos y cuantitativos con respecto al otorgamiento de apoyo para el

---

[1854] El 6 de octubre de 2004, los Estados Unidos notificaron a las Comunidades Europeas la revocación del Acuerdo de 1992; nota verbal Nº 55 de la Misión de los Estados Unidos a la Unión Europea dirigida a la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea, 6 de octubre de 2004. No obstante, las Comunidades Europeas consideran que el Acuerdo de 1992 sigue estando en vigor entre las partes. No es necesario que resolvamos esta cuestión para adoptar una decisión sobre CE, solicitud de resoluciones preliminares, y por consiguiente no nos pronunciamos al respecto.

[1855] Una manifestación de esas diferencias fue la impugnación por los Estados Unidos de un acuerdo entre el Gobierno alemán y Deutsche Airbus sobre las garantías del tipo de cambio como subvención a la exportación incompatible con el artículo 9 del *Acuerdo relativo a la interpretación y aplicación de los artículos VI, XVI y XXIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio* (el "Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio"). El 4 de marzo de 1992, un Grupo Especial del GATT llegó a la conclusión de que el plan de garantía de los tipos de cambio daba lugar a una subvención otorgada a las exportaciones y que el plan estaba prohibido en virtud de lo dispuesto en el artículo 9 del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, por tratarse de una subvención a la exportación abarcada por el punto j) de la Lista Ilustrativa: informe del Grupo Especial del GATT, *Plan alemán de tipos de cambio para Deutsche Airbus*, SCM/142, 4 de marzo de 1992, no adoptado.

ICC suprimida donde se indica [***]

desarrollo de nuevos programas de grandes aeronaves civiles o modelos derivados. El artículo 5 establecía limitaciones al otorgamiento de apoyo estatal indirecto y el artículo 6 prohibía a las partes asumir responsabilidad por los empréstitos específicos que los fabricantes de aeronaves pongan a la disposición de las compañías aéreas, salvo a través de financiación oficial de créditos de exportación compatibles con las directrices de la OCDE. El artículo 7 excluía del ámbito del Acuerdo de 1992 las aportaciones de capital. El artículo 8 era una disposición sobre transparencia que obligaba a las partes a intercambiar, con carácter regular y sistemático, toda la información pública del tipo de la que los Gobiernos proporcionan a sus respectivas Asambleas nacionales elegidas en relación con los asuntos objeto del Acuerdo de 1992. El párrafo 2 del artículo 8 disponía que, en relación con los compromisos adquiridos anteriormente por los Gobiernos para programas de grandes aeronaves civiles de los descritos en el artículo 2, las partes proporcionarían por separado una lista completa de los compromisos semejantes que hubieran adquirido, ya desembolsados o comprometidos, y que cada parte debía notificar a la otra cualquier cambio que alterara haciéndolas más favorables para el recipiendario las condiciones de tales compromisos de apoyo. El artículo 9 autorizaba a una parte a no aplicar temporalmente, en determinadas situaciones imprevistas o excepcionales, y con sujeción al cumplimiento de determinadas condiciones, las disposiciones establecidas en el Acuerdo de 1992.

7.69 El artículo 10 del Acuerdo de 1992 disponía lo siguiente:

> "Evitación de conflictos y procedimientos comerciales
>
> 10.1 Las Partes tratarán de evitar cualquier conflicto comercial sobre asuntos objeto del presente Acuerdo.[3]
>
> 10.2 Las Partes no iniciarán ninguna acción por iniciativa propia con arreglo a su legislación comercial nacional con respecto a los apoyos estatales concedidos de conformidad con el presente Acuerdo mientras esté en vigor el presente Acuerdo. No obstante, nada de lo previsto en este apartado podrá impedir a una de las Partes dar por terminado el presente Acuerdo a causa de un incumplimiento por la otra Parte.
>
> 10.3 Con el fin de evitar conflictos comerciales, se alentará firmemente a las partes privadas para que soliciten la utilización de las disposiciones del artículo 11 para resolver cualquier controversia sobre asuntos cubiertos por el presente Acuerdo. En caso, no obstante, de que algún particular solicitara que se adopten medidas en virtud de una legislación nacional sobre asuntos objeto del presente Acuerdo, el gobierno del peticionario deberá informar inmediatamente a la otra parte y ofrecerle celebrar consultas con arreglo a lo previsto en el artículo 11. La parte en contra de la cual se adopten dichas medidas tendrá la posibilidad bien de suspender la aplicación de algunas de las disposiciones del presente Acuerdo o de dar por terminado el Acuerdo 15 días después de la celebración de las consultas.
>
> 10.4 Durante el desarrollo de cualquier investigación de alegaciones comerciales relativas a los productos objeto del presente Acuerdo que haya sido iniciada en virtud de la legislación comercial nacional como resultado de peticiones privadas, las Partes, de conformidad con su propia legislación, podrán tener en cuenta las quejas relativas al cumplimiento de las condiciones del presente Acuerdo.

[3] Las medidas con respecto a 'asuntos objeto del presente Acuerdo' se refieren a las actividades comerciales relacionadas con el apoyo estatal directo o indirecto tal como se define en el presente Acuerdo. No incluyen medidas relacionadas con el dumping, la protección de la propiedad intelectual, la legislación antimonopolio o de competencia."

ICC suprimida donde se indica [***]

ii) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.70 Las Comunidades Europeas aducen que, sin perjuicio de sus argumentos en lo que respecta al ámbito temporal del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos han convenido en limitar el ámbito temporal del Acuerdo SMC *inter se* en relación con las medidas de apoyo estatal anteriores a 1992 para grandes aeronaves civiles. Según las Comunidades Europeas, este acuerdo entre las partes en cuanto al ámbito temporal de las diferencias en relación con la aplicación del Acuerdo SMC a las medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles fue incorporado al Acuerdo de 1992.[1856]

El Acuerdo de 1992 como "derecho aplicable"

7.71 Las Comunidades Europeas aducen que, al examinar la cuestión que se le ha sometido en la presente diferencia, el Grupo Especial debe aplicar directamente las disposiciones del Acuerdo de 1992.[1857] Sostienen que su artículo 2 constituye un acuerdo entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos para "eximir por anterioridad" todo el apoyo estatal a los programas de grandes aeronaves civiles comprometido antes de la entrada en vigor del Acuerdo de 1992. Por efecto de esta cláusula de "anterioridad", según las Comunidades Europeas, se presume que todo el apoyo de esa naturaleza es compatible con el *Acuerdo sobre Aeronaves Civiles* de 1979 y el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio. Además, las Comunidades Europeas aducen que, al seguir aplicando el Acuerdo de 1992 después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC el 1º de enero de 1995, las partes presumieron también que esas medidas eran compatibles con este Acuerdo posterior y, en consecuencia, han convenido en que esas medidas no sean impugnadas en un procedimiento de solución de diferencias en el marco de la OMC.

El Acuerdo de 1992 como "norma pertinente de derecho internacional" aplicable a la interpretación del Acuerdo SMC

7.72 Las Comunidades Europeas aducen también que el Grupo Especial debe tener en cuenta al interpretar el Acuerdo SMC el Acuerdo de 1992 como "norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes".[1858] Más concretamente, afirman que el Acuerdo de 1992 puede utilizarse para interpretar un "ámbito temporal externo" respecto de esta diferencia, aplicable entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas.[1859] A este respecto, aducen que el Acuerdo

[1856] CE, solicitud actualizada, párrafos 36 y 37.

[1857] Este argumento general en relación con la pertinencia del Acuerdo de 1992 a la determinación de la presente diferencia fue formulado por las Comunidades Europeas en su solicitud actualizada, párrafos 34-71 y reiterado en su respuesta a la pregunta 9 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 79.

[1858] Solicitud inicial de las CE, párrafos 122-146. Señalamos que, aunque la sección IV de esta solicitud ha sido actualizada y sustituida por la solicitud actualizada de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas (de conformidad con el párrafo 3 de CE, solicitud actualizada), en el que no se exponía el argumento formulado en la solicitud inicial de que el Acuerdo de 1992 es una "norma pertinente de derecho internacional" aplicable en las relaciones entre las partes en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena, las Comunidades Europeas han aclarado en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial que tenían intención de seguir haciendo valer el argumento basado en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena como alegación de alcance más reducido y alternativa al argumento general relativo a la aplicabilidad del Acuerdo de 1992 que exponían en la solicitud actualizada de resoluciones preliminares, en caso de que el Grupo Especial rechazara esta última alegación más general: CE, respuesta a la pregunta 9 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafos 78 y 79. Las Comunidades Europeas han reiterado también el argumento basado en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena en su Primera comunicación escrita (párrafos 95, 134, 150), en su declaración oral inicial no confidencial en la primera reunión del Grupo Especial (en lo sucesivo "CE, Primera declaración oral no confidencial") (párrafo 24) y en su Segunda comunicación escrita (párrafos 42-68).

[1859] CE, solicitud inicial, párrafo 151.

ICC suprimida donde se indica [***]

de 1992, como acuerdo entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas de no volver a plantear su diferencia solventada sobre las medidas de apoyo a la industria de grandes aeronaves civiles anteriores a 1992 "informa" la interpretación del Acuerdo SMC.[1860]

7.73 Las Comunidades Europeas señalan que el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena constituye el fundamento que permite al Grupo Especial utilizar el Acuerdo de 1992 para interpretar que existe un ámbito temporal externo para la presente diferencia. Las Comunidades Europeas sostienen que el Acuerdo de 1992, como acuerdo bilateral entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, es una norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31, porque debe considerarse que el término "partes" de ese párrafo se refiere únicamente a las partes en la diferencia concreta y no a las partes en el Acuerdo que ha de interpretarse (en el este caso, el Acuerdo SMC).[1861] Las Comunidades Europeas discrepan de la opinión expuesta por el Grupo Especial en el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos* de que a tenor del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena las normas de derecho internacional que han de tenerse en cuenta al interpretar los Acuerdos de la OMC en cuestión son las aplicables en las relaciones entre los Miembros de la OMC, y no entre los Miembros que son partes en la diferencia de que se trata.[1862] Las Comunidades Europeas remiten al Grupo Especial a los informes del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Camarones*, *Estados Unidos - EVE* y *CE - Equipo informático*, en apoyo de su tesis de que el término "partes" del texto del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena se refiere únicamente a las partes en la diferencia concreta y no a todos los Miembros de la OMC.[1863] A este respecto, las Comunidades Europeas remiten también al Grupo Especial al informe del Grupo de estudio de la Comisión de Derecho Internacional encargado de examinar el tema de la fragmentación del derecho internacional, a los Comentarios de la Comisión de Derecho Internacional sobre el proyecto de artículos sobre el derecho de los tratados, y a la práctica de otros organismos internacionales.[1864]

El Acuerdo de 1992 como fuente de un *estoppel* contra los Estados Unidos

7.74 Además, las Comunidades Europeas aducen que el Acuerdo de 1992 formaba parte de una "solución mutuamente convenida" de una diferencia entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos sobre el apoyo a las grandes aeronaves civiles.[1865] Según las Comunidades Europeas, la solución mutuamente convenida entre las partes incluía el acuerdo, que se recoge en el párrafo 1 del artículo 10 del Acuerdo de 1992, de evitar los conflictos comerciales sobre asuntos objeto del Acuerdo de 1992 (medidas estatales de apoyo a las grandes aeronaves civiles comprometidas con posterioridad al 17 de julio de 1992), así como el acuerdo, recogido en el artículo 2, de "eximir por anterioridad" las medidas estatales de apoyo comprometidas antes de esa fecha.[1866] Las Comunidades Europeas sostienen que la solución mutuamente convenida que hacía patente el Acuerdo de 1992

[1860] CE, solicitud inicial, párrafo 152.
[1861] CE, solicitud inicial, párrafos 127-129; CE, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafos 81-87.
[1862] CE, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 81; informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la aprobación y comercialización de productos biotecnológicos* ("*CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*"), WT/DS291/R, WT/DS292/R, WT/DS293/R, Add.1 a Add.9 y Corr.1, adoptado el 21 de noviembre de 2006, párrafo 7.68.
[1863] CE, solicitud inicial, párrafos 127 y 128; CE, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 82.
[1864] CE, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafos 83-85.
[1865] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 39-41.
[1866] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 39.

ICC suprimida donde se indica [***]

"debe al menos dar lugar a un *estoppel* que impida a una parte en ese Acuerdo renunciar a sus términos".[1867] Afirman que las partes, con sus actos, siguieron aplicando el Acuerdo de 1992 después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC al seguir utilizando como referencias las del Acuerdo de 1992 y no las del Acuerdo SMC para valorar sus respectivas medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles.[1868] Las Comunidades Europeas manifiestan lo siguiente:

> "Permitir a los Estados Unidos que alentaran primero a las Comunidades Europeas a adoptar determinadas prácticas en materia de FEM por ser compatibles con el Acuerdo de 1992 e impugnaran después esas mismas prácticas por ser incompatibles con el Acuerdo SMC iría en contra del principio fundamental de equidad y buena fe."[1869]

7.75 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial relativa al fundamento jurídico que nos permite aplicar el principio de *estoppel* en la presente diferencia, las Comunidades Europeas sostienen que en *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar* el Órgano de Apelación aceptó que es razonable analizar la obligación de buena fe establecida en el párrafo 10 del artículo 3 del ESD a la luz del principio general del *estoppel* consagrado en el derecho internacional.[1870] Afirman que, de los informes de los Grupos Especiales que examinaron los asuntos *Argentina - Derechos antidumping sobre los pollos*[1871] y *Guatemala - Cemento II*[1872] se desprende que el principio de *estoppel* es aplicable en el contexto de los procedimientos de solución de diferencias de la OMC cuando: i) hay una afirmación de hecho clara e inequívoca; ii) esta afirmación se formula de manera voluntaria e incondicional y está autorizada por una parte; y iii) la otra parte se basa en ella de buena fe.[1873]

7.76 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos colaboraron en la conclusión y aplicación del Acuerdo de 1992 como forma práctica de determinar entre las partes la legalidad del apoyo a las grandes aeronaves civiles. Según las Comunidades Europeas, no debe permitirse a los Estados Unidos que impugnen ahora como subvenciones prohibidas o recurribles de conformidad con el Acuerdo SMC las mismas medidas a las que "dieron su aquiescencia y a las que de hecho contribuyeron activamente (y que incluso promovieron)".[1874]

iii) Argumentos de los Estados Unidos

7.77 En respuesta a los argumentos de las Comunidades Europeas acerca de la pertinencia del Acuerdo de 1992 a la presente diferencia, los Estados Unidos formulan varios argumentos.

[1867] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25. Además, las Comunidades Europeas aducen que, mediante el Acuerdo de 1992 las partes acordaron determinadas pautas de referencia para la ayuda estatal a las grandes aeronaves civiles. No obstante, como hemos indicado, esta resolución preliminar se ocupa únicamente de la cuestión de la pertinencia del Acuerdo de 1992 para el ámbito temporal de la presente diferencia.

[1868] CE, respuesta a la pregunta 60 del Grupo Especial, párrafo 35.

[1869] CE, respuesta a la pregunta 60 del Grupo Especial, párrafo 35.

[1870] CE, respuesta a la pregunta 59 del Grupo Especial, párrafo 22. Las Comunidades Europeas sostienen en consecuencia que la solución mutuamente convenida materializada en el Acuerdo de 1992 da lugar al *estoppel* de conformidad con el párrafo 10 del artículo 3 del ESD; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 41.

[1871] Informe del Grupo Especial, *Argentina - Derechos antidumping definitivos sobre los pollos procedentes del Brasil* ("*Argentina - Derechos antidumping sobre los pollos*"), WT/DS241/R, adoptado el 19 de mayo de 2003, párrafo 7.38.

[1872] Informe del Grupo Especial, *Guatemala - Medidas antidumping definitivas aplicadas al cemento Portland gris procedente de México* ("*Guatemala - Cemento II*"), WT/DS156/R, adoptado el 17 de noviembre de 2000, párrafos 7.71 y 7.72.

[1873] CE, respuesta a la pregunta 60 del Grupo Especial, párrafo 23.

[1874] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 26.

ICC suprimida donde se indica [***]

El Acuerdo de 1992 como "derecho aplicable"

7.78 En primer lugar, los Estados Unidos aducen que en el Acuerdo SMC no hay una disposición expresa que establezca su ámbito temporal de aplicación y que el Grupo Especial carece de base jurídica para utilizar el Acuerdo de 1992 para imputar un ámbito temporal al Acuerdo SMC.[1875] A este respecto, destacan que en su solicitud de establecimiento de un grupo especial citaron como acuerdos abarcados el ESD, el GATT de 1994 y el Acuerdo SMC. Además, los Estados Unidos señalan que los "acuerdos abarcados" definidos en el párrafo 1 del artículo 1 del ESD, es decir los acuerdos enumerados en el Apéndice 1 del ESD, figuran en una lista cerrada que no incluye el Acuerdo de 1992 y que éste no es tampoco uno de los instrumentos incluidos en el GATT de 1994 según la cláusula de incorporación. En consecuencia, según los Estados Unidos, son el Acuerdo SMC y el GATT de 1994, y no el Acuerdo de 1992, los que establecen las obligaciones pertinentes de las partes en la presente diferencia.[1876] Los Estados Unidos aducen que, cuando los redactores del Acuerdo SMC tuvieron intención de excluir de sus disciplinas un aspecto determinado, o de hacer alguna salvedad con respecto a las disciplinas aplicables a un aspecto determinado, lo hicieron expresamente.[1877] Señalan que no hay ninguna exención, salvedad o cláusula de resguardo con respecto a las medidas impugnadas en la presente diferencia que se establecieron con anterioridad a 1992.[1878] Como elemento contextual que apoya esta posición, los Estados Unidos se remiten a las notas 15, 16 y 24 del Acuerdo SMC, que excluyen a las aeronaves civiles de la disposición relativa al perjuicio grave "presunto" del párrafo 1 del artículo 6 del Acuerdo SMC y de la disposición relativa a las subvenciones "no recurribles" del párrafo 2 de su artículo 8. Según los Estados Unidos, esas exclusiones expresas de las aeronaves civiles confirman que, en los demás aspectos, el Acuerdo SMC es aplicable a las subvenciones concedidas en relación con las aeronaves civiles.[1879]

7.79 Los Estados Unidos remiten también al artículo 32 del Acuerdo SMC en apoyo de su tesis de que el Acuerdo de 1992 no establece un ámbito temporal externo para la presente diferencia. El párrafo 2 del artículo 32 del Acuerdo SMC exige que las reservas respecto del Acuerdo SMC obtengan el consentimiento de los Miembros. Los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas nunca trataron de formular una reserva con respecto a las supuestas subvenciones concedidas a Airbus antes del 17 de julio de 1992, ni los Estados Unidos (o cualquier otro Miembro) dieron su consentimiento a una reserva a ese respecto.[1880] Los Estados Unidos ponen de relieve que no hay en el Acuerdo SMC ninguna disposición que indique que el párrafo 5 del artículo 32, que obliga a cada Miembro a adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse de la conformidad de sus leyes, reglamentos y procedimientos administrativos con las disposiciones del Acuerdo SMC, no sea aplicable a las supuestas subvenciones concedidas a Airbus antes del 17 de julio de 1992, o a las cuestiones de las que se ocupa el Acuerdo de 1992 en general.[1881]

7.80 Los Estados Unidos señalan también que, en la medida en que el párrafo 2 del artículo 1 del ESD establece que sus normas y procedimientos se aplicarán sin perjuicio de las normas y procedimientos especiales o adicionales que en materia de solución de diferencias contienen los acuerdos abarcados y se identifican en el Apéndice 2 del ESD, ni ese párrafo, ni el Apéndice 2

[1875] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafos 31, 34-40 y 41-45.
[1876] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 30.
[1877] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 35. A este respecto, los Estados Unidos se remiten a la siguientes disposiciones del Acuerdo SMC: párrafo 1 del artículo 3, artículo 5, párrafo 9 del artículo 6 y párrafo 1 del artículo 7; artículo 8; párrafos 2 y 3 del artículo 27; artículo 29 y segundo párrafo del punto k) del anexo I.
[1878] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 35.
[1879] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 36.
[1880] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 38.
[1881] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 39.

ICC suprimida donde se indica [***]

del ESD hacen ninguna referencia al Acuerdo de 1992 o a las supuestas subvenciones concedidas a Airbus antes del 17 de julio de 1992.[1882]

7.81 Además, los Estados Unidos sostienen que aceptar el argumento de las Comunidades Europeas de que el Acuerdo de 1992 forma parte del derecho aplicable en la presente diferencia supondría de hecho, bien que el Acuerdo SMC puede interpretarse de forma diferente entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos que entre los demás Miembros, o bien que la interpretación del Acuerdo SMC no depende de lo que los Miembros hayan negociado en él, sino de los términos de un acuerdo bilateral distinto entre dos Miembros.[1883] Según los Estados Unidos, ninguno de esos dos resultados es sostenible.

El Acuerdo de 1992 como "norma pertinente de derecho internacional" aplicable a la interpretación del Acuerdo SMC

7.82 Los Estados Unidos aducen que el Acuerdo de 1992 no constituye una norma pertinente de derecho internacional "aplicable en las relaciones entre las partes" en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31. Hacen suyas las opiniones expuestas por el Grupo Especial en el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, conforme a las cuales hay que interpretar que el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena exige que se tengan en cuenta las normas de derecho internacional que son aplicables en las relaciones entre todas las partes en el tratado que se está interpretando.[1884] Dado que el Acuerdo de 1992 no es aplicable en las relaciones entre todas las partes en el Acuerdo SMC, los Estados Unidos sostienen que el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena no proporciona una base para que ese Acuerdo sea tenido en cuenta por el Grupo Especial al interpretar el Acuerdo SMC.[1885] Según los Estados Unidos, ninguno de los informes del Órgano de Apelación citados por las Comunidades Europeas en relación con la interpretación del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena indica que el término "partes" del párrafo 3 c) del artículo 31 se refiera únicamente a las partes en la diferencia concreta, y no a todos los Miembros de la OMC.[1886]

El Acuerdo de 1992 como fuente de un *estoppel* contra los Estados Unidos

7.83 Los Estados Unidos sostienen que el Grupo Especial debe rechazar los argumentos de las Comunidades Europeas relativos al *estoppel* por "carecer absolutamente de base en los acuerdos abarcados".[1887] Señalan que el párrafo 10 del artículo 3 del ESD no utiliza el término "*estoppel*" y afirman que la disposición no respalda ni siquiera tácitamente el argumento de las Comunidades Europeas de que el principio de *estoppel* puede fundarse en la obligación de "buena fe" incorporada al párrafo 10 del artículo 3.[1888] Los Estados Unidos impugnan también la utilización por las Comunidades Europeas de los informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación en *CE* -

[1882] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 40.
[1883] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 45.
[1884] Estados Unidos, respuesta a la solicitud de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas, 15 de noviembre de 2006 (en lo sucesivo "Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial"), párrafo 98. Informe del Grupo Especial, *CE - Medidas que afectan a la aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, párrafos 7.68-7.70. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafos 2 y 3; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafo 54.
[1885] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafos 50-56; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 2.
[1886] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 1 del Grupo Especial, párrafo 13.
[1887] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 37.
[1888] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 38.

ICC suprimida donde se indica [***]

Subvenciones a la exportación de azúcar en apoyo de su argumento sobre el *estoppel*. Según los Estados Unidos, esos informes debilitan en realidad la posición de las Comunidades Europeas.[1889]

7.84 Además, los Estados Unidos aducen que el argumento de las Comunidades Europeas con respecto al *estoppel* debe rechazarse con arreglo a sus propios términos, por cuanto el Acuerdo de 1992 no constituye una "afirmación clara e inequívoca de hecho" de que las medidas abarcadas por ese Acuerdo no estarían sujetas al sistema de solución de diferencias de la OMC.[1890] Sostienen que, en contra de lo que afirman las Comunidades Europeas, el texto del Acuerdo de 1992 confirma efectivamente que las subvenciones anteriores a 1992 *no* son inmunes a impugnaciones al amparo del Acuerdo SMC.[1891] Además, los Estados Unidos afirman que el quinto considerando del preámbulo del Acuerdo de 1992 confirma que los Estados Unidos y las Comunidades Europeas se reservaron expresamente sus derechos en virtud del GATT cuando suscribieron el Acuerdo de 1992.[1892]

7.85 Según los Estados Unidos, en el artículo 2 del Acuerdo de 1992 se estipula simplemente que sus disposiciones no son aplicables al apoyo estatal comprometido con anterioridad al 17 de julio de 1992, y no que se presuma que ese apoyo es compatible con el *Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles* de 1979 o el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, ni que las subvenciones anteriores a 1992 estén exentas de la aplicación de las disciplinas del GATT/OMC.[1893] Los Estados Unidos consideran que el compromiso que asumen las partes en el párrafo 1 del artículo 10 de tratar de evitar cualquier conflicto comercial sobre asuntos objeto del Acuerdo de 1992 se refiere a la iniciación de acciones por iniciativa propia con arreglo a la legislación comercial nacional, como aclara el párrafo 2 del artículo 10.[1894]

iv) Argumentos de los terceros

7.86 Australia estima que, en relación con la cuestión de si puede considerarse que el Acuerdo de 1992 forma parte del derecho aplicable a la presente diferencia, el Grupo Especial debe tener plenamente en cuenta la declaración del Órgano de Apelación en el párrafo 56 de su informe en *México - Impuestos sobre los refrescos*, según la cual el ESD opera solamente en relación con acuerdos abarcados.[1895] A este respecto, Australia destaca que el Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado conforme al ESD. Además, Australia no considera que las normas de derecho internacional contenidas en el Acuerdo de 1992, que sólo son aplicables en las relaciones entre algunas de las partes en el Acuerdo SMC, puedan ser tenidas en cuenta al interpretar el Acuerdo SMC en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena.[1896] Australia insta al Grupo Especial a que trate la cuestión de la aplicación del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena al Acuerdo SMC con "cierta prudencia" habida cuenta de que sus "consecuencias sistémicas para el sistema de solución de diferencias de la OMC pueden ser significativas".[1897]

[1889] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 38.
[1890] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 45.
[1891] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 46.
[1892] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 47.
[1893] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 48.
[1894] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud actualizada, párrafo 49.
[1895] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafos 8 y 9. La declaración en cuestión es la siguiente: "No vemos en el ESD fundamento alguno para que los grupos especiales y el Órgano de Apelación resuelvan diferencias no relacionadas con la OMC. El párrafo 2 del artículo 3 del ESD establece que el sistema de solución de diferencias de la OMC 'sirve para preservar los derechos y obligaciones de los Miembros en el marco de los *acuerdos abarcados* y para aclarar las disposiciones vigentes de *dichos acuerdos*'. (sin cursivas en el original)"
[1896] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 15.
[1897] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 15.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.87 El Brasil no está de acuerdo con las Comunidades Europeas en que el Acuerdo de 1992 sea pertinente a la presente diferencia.[1898] Además, considera que el párrafo 1 del artículo 6 del *Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles* de 1979 no autoriza al Grupo Especial a aplicar una norma menos rigurosa al apoyo estatal en el sector de las aeronaves civiles. El Brasil estima que el Acuerdo de 1992 no reúne las condiciones necesarias para ser considerado "una norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes" en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena por cuanto no vincula a todas las partes en el Acuerdo SMC.[1899]

v) Evaluación realizada por el Grupo Especial

La "aplicación" del Acuerdo de 1992

7.88 Recordamos que el párrafo 2 del artículo 3 del ESD declara que el sistema de solución de diferencias de la OMC "sirve para preservar los derechos y obligaciones de los Miembros en el marco de los *acuerdos abarcados* y para aclarar las disposiciones vigentes de *dichos acuerdos*".[1900] El ámbito de autoridad de un grupo especial queda establecido en su mandato, que se rige por el artículo 7 del ESD.[1901] En la presente diferencia el mandato del Grupo Especial es el siguiente:

> "Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados invocados por los Estados Unidos en el documento WT/DS316/2, el asunto sometido al OSD por los Estados Unidos en ese documento y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos."

7.89 A tenor del párrafo 2 del artículo 7 del ESD, los grupos especiales "considerarán las disposiciones del acuerdo o acuerdos abarcados que hayan invocado las partes en la diferencia". Los "acuerdos abarcados" invocados por los Estados Unidos en el documento WT/DS316/2 son el ESD, el GATT de 1994 y el Acuerdo SMC. Dado que el Acuerdo de 1992 no es un acuerdo abarcado invocado por los Estados Unidos en el documento WT/DS316/2, o que figure en la lista de acuerdos abarcados del Apéndice 1 del ESD, ni uno de los instrumentos incluidos en el GATT de 1994, no tenemos competencia para determinar los derechos y obligaciones de las partes en el marco del Acuerdo de 1992.

7.90 No obstante, las Comunidades Europeas aducen que aunque el Acuerdo de 1992 no sea un acuerdo abarcado, y por lo tanto la determinación de los derechos y obligaciones de las partes en el marco del Acuerdo de 1992 exceda de la competencia del Grupo Especial, ese Acuerdo puede formar parte del derecho que el Grupo Especial puede aplicar para adoptar una decisión sobre las alegaciones formuladas en el marco de los acuerdos abarcados.[1902]

7.91 Ya sea como aplicación directa de lo que las Comunidades Europeas sostienen que constituye un acuerdo para "eximir por anterioridad" las medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles comprometidas antes del 17 de julio de 1992, o como una norma pertinente a la "interpretación" de un ámbito temporal modificado de aplicación del artículo 5 del Acuerdo SMC para las diferencias entre

---

[1898] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 4.
[1899] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 4.
[1900] Sin cursivas en el original.
[1901] Informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafo 92.
[1902] Las Comunidades Europeas destacan la diferencia entre competencia y ley aplicable, alegando que aunque este Grupo Especial carece de competencia para resolver una diferencia entre las partes en el marco del Acuerdo de 1992, ya sea como cuestión preliminar o como parte de una diferencia más amplia, puede examinar el Acuerdo de 1992 como parte del derecho aplicable para adoptar una decisión sobre las alegaciones formuladas en el marco de los acuerdos abarcados: CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 80-84.

ICC suprimida donde se indica [***]

las partes relativas a medidas de apoyo a grandes aeronaves civiles, las Comunidades Europeas instan de hecho al Grupo Especial a que constate que los Estados Unidos convinieron, en el Acuerdo de 1992, en renunciar a los derechos que les confieren los Acuerdos de la OMC de impugnar determinadas medidas en procedimientos de solución de diferencias de la OMC.[1903] En síntesis, este Grupo Especial se enfrenta a la cuestión de si es posible que un Miembro haya renunciado a sus derechos en virtud de los Acuerdos de la OMC en un acuerdo que concluyó *antes* de concluir los Acuerdos de la OMC, y en caso de ser así, si un grupo especial de la OMC puede hacer respetar esa renuncia y con qué fundamento.[1904]

7.92 Recordamos que el artículo 23 del ESD declara que los Miembros *recurrirán* a las normas y procedimientos del ESD cuando "traten de reparar el incumplimiento de obligaciones u otro tipo de anulación o menoscabo de las ventajas resultantes de los acuerdos abarcados". Como ha declarado el Órgano de Apelación, el hecho de que un Miembro pueda iniciar una diferencia en el marco de la OMC siempre que considere que cualesquiera ventajas resultantes para él se hallan menoscabadas por medidas adoptadas por otro Miembro implica que el Miembro reclamante *tiene derecho* a una resolución de un grupo especial de la OMC. [1905] Aun suponiendo, a efectos de argumentación, que un Miembro pueda renunciar a sus derechos en el marco de los Acuerdos de la OMC en virtud de un acuerdo distinto de éstos, no es concebible que pueda considerarse que un Miembro ha renunciado a esos derechos en virtud de un acuerdo que concertó *antes* de concluir los Acuerdos de la OMC. El Acuerdo SMC, que entró en vigor el 1º de enero de 1995, no hace ninguna referencia al anterior Acuerdo de 1992, y como señalan los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han formulado ninguna reserva respecto de la aplicación o interpretación del Acuerdo SMC.[1906]

7.93 Las Comunidades Europeas aducen que la "continuación de la aplicación" del Acuerdo de 1992 después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC hace patente la intención de las partes de aplicar las disposiciones del Acuerdo de 1992 (y especialmente el artículo 2, que, según las Comunidades Europeas, considera compatibles con el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio todas las medidas de apoyo anteriores a 1992) al Acuerdo SMC. Consideramos que el hecho de que las partes puedan haber continuado procediendo a los intercambios de información exigidos por el artículo 8 del Acuerdo de 1992 con posterioridad a la entrada en vigor del Acuerdo SMC y los Estados Unidos se hayan abstenido de presentar una reclamación contra las Comunidades Europeas en relación con la compatibilidad de determinadas medidas de las Comunidades con el Acuerdo SMC es insuficiente para constituir un acuerdo ulterior entre las Comunidades Europeas y los Estados Unidos que modifique la aplicación del Acuerdo SMC entre ellos.

[1903] De forma análoga, la alegación de *estoppel* es una alegación según la cual debe impedirse a los Estados Unidos, a la luz de la renuncia a sus derechos en virtud de los Acuerdos de la OMC y al hecho de que las Comunidades Europeas se han basado, en perjuicio propio, en esa renuncia, que reafirme esos derechos.

[1904] Como se ha indicado antes, *véase* la nota 1854, las partes discrepan acerca de si el Acuerdo de 1992 está en vigor entre ellas, cuestión que no necesitamos resolver y de la que no nos ocupamos.

[1905] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas* ("*México - Impuestos sobre los refrescos*"), WT/DS308/AB/R, adoptado el 24 de marzo de 2006, párrafo 52.

[1906] Observamos además que el párrafo 3) del artículo 30 de la Convención de Viena dispone que cuando todas las partes en el tratado anterior sean también partes en el tratado posterior, pero el tratado anterior no quede terminado ni su aplicación suspendida, el tratado anterior se aplicará *únicamente en la medida en que sus disposiciones sean compatibles con las del tratado posterior*. Esto es también compatible con nuestra opinión de que incluso aunque pudiera considerarse que el Acuerdo de 1992 es un acuerdo bilateral que modifica expresamente la aplicación de las normas sobre subvenciones del GATT/la Ronda de Tokio en la forma que pretenden las Comunidades Europeas, se trata de un acuerdo anterior al Acuerdo SMC, y a falta de una disposición del Acuerdo SMC en el sentido de que está sujeto al Acuerdo de 1992 o no ha de considerarse incompatible con él, el Acuerdo SMC prevalecería sobre el Acuerdo de 1992 en la medida en que haya discrepancia entre uno y otro.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.94 En caso de que fuera de algún modo posible constatar que un Miembro había renunciado de antemano a algunos de sus derechos en el marco de los Acuerdos de la OMC en virtud de un acuerdo anterior de la forma que pretenden las Comunidades Europeas (pretensión que rechazamos), y suponiendo que esa exención pudiera hacerse respetar en un procedimiento de solución de diferencias de la OMC (cuestión sobre la que no necesitamos pronunciarnos y no nos pronunciamos), sería necesario que la exención fuera clara e inequívoca. En este punto radica la debilidad fundamental de todos los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la pertinencia del Acuerdo de 1992 a la presente diferencia: simplemente no nos es posible interpretar que el Acuerdo de 1992, y su artículo 2 en particular, constituyan un acuerdo de las partes de no impugnar las medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles comprometidas antes del 17 de julio de 1992 en posteriores procedimientos de solución de diferencias de la OMC.

7.95 Entendemos que el artículo 2 del Acuerdo de 1992 establece una línea divisoria entre las nuevas medidas de apoyo para las grandes aeronaves civiles, que estarían sujetas a las limitaciones convenidas en él, y los compromisos anteriormente existentes, que no estarían sujetos a ellas y en consecuencia no necesitarían ser modificados para ajustarse a las prescripciones de los artículos 3 a 7 del Acuerdo de 1992, pero tampoco podrían modificarse para proporcionar beneficios aún mayores a los recipiendarios. Dicho de otra forma, entendemos que el artículo 2 del Acuerdo de 1992 establece que, con la excepción de la obligación de notificación recogida en el párrafo 2 del artículo 8, las medidas pertinentes de apoyo comprometidas antes de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo de 1992 han quedado fuera del ámbito del Acuerdo de 1992. Además, del contexto del artículo 2 se desprende que las partes tuvieron de hecho la intención de preservar su derecho a impugnar las medidas anteriores a 1992 incompatibles con las disciplinas sobre subvenciones del GATT/OMC. Señalamos en particular que el quinto párrafo de los considerandos del preámbulo indicaba la intención de aplicar el Acuerdo de 1992 sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las partes en virtud del GATT y de otros acuerdos multilaterales negociados bajo los auspicios del GATT, uno de los cuales sería el Acuerdo SMC.

7.96 Las Comunidades Europeas sostienen que, aunque puede interpretarse que el quinto considerando del preámbulo preserva el derecho de ambas partes a impugnar las medidas tanto anteriores como posteriores a 1992 por razón de su incompatibilidad con los derechos y obligaciones de las partes relacionados con el GATT, una lectura del preámbulo en el contexto del resto del Acuerdo de 1992 restringe esa interpretación.[1907] En concreto, las Comunidades Europeas afirman que la obligación que impone a las partes el párrafo 1 del artículo 10 de "tratar de evitar" cualquier conflicto comercial, preservaba el derecho de las partes a recurrir al procedimiento de solución de diferencias del GATT únicamente con respecto a los "asuntos objeto del presente Acuerdo" (*es decir*, con respecto a las medidas de apoyo comprometidas después del 17 de julio de 1992), ya que el artículo 2 aclaraba que las medidas de apoyo comprometidas con anterioridad a 1992 no estaban comprendidas en el ámbito del Acuerdo de 1992 (dado que "el artículo 2 del Acuerdo de 1992 contenía ya la solución negociada por las partes con respecto a las medidas de apoyo estatal anteriores a 1992").[1908] No nos convence este argumento. Consideramos que no es convincente porque depende de la aceptación previa de lo que en último término trata de establecer (*es decir*, que el artículo 2 presumía que las medidas anteriores a 1992 eran compatibles con las normas sobre subvenciones del GATT/OMC). Además, no estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que el artículo 10 del Acuerdo de 1992 se refiriera en absoluto a la solución de diferencias en el marco del GATT/OMC. Señalamos que, en el párrafo 1 del artículo 10 del Acuerdo de 1992, las partes convenían en tratar de "evitar cualquier conflicto comercial sobre asuntos objeto del presente

[1907] CE, solicitud inicial, párrafos 139-142.
[1908] CE, solicitud inicial, párrafos 141 y 142.

ICC suprimida donde se indica [***]

Acuerdo".[1909] No obstante, de los párrafos 2 a 4 del artículo 10 se desprende claramente que la obligación de "evitar cualquier conflicto comercial" establecida en el párrafo 1 del artículo 10 se refería a las acciones de los gobiernos o los particulares con arreglo a la *legislación comercial nacional*, y no a los procedimientos de solución de diferencias del GATT/OMC. Por ejemplo, en el párrafo 2 del artículo 10, las partes convenían en no iniciar ninguna acción "por iniciativa propia" con arreglo a su legislación comercial nacional con respecto a los apoyos estatales concedidos de conformidad con el Acuerdo de 1992. El párrafo 3 del artículo 10 se refería a la actuación de las partes en caso de que los particulares solicitaran la adopción de medidas concretas en virtud de la legislación comercial nacional, y el párrafo 4 de ese artículo se ocupaba del comportamiento de las partes en las investigaciones que, a pesar de lo dispuesto en los párrafos 1 a 3 del artículo 10, se hubieran iniciado en virtud de la legislación comercial nacional.[1910]

7.97 El objeto y fin del Acuerdo de 1992 tampoco respalda la interpretación del artículo 2 como un acuerdo de "eximir por anterioridad" las medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles anteriores a 1992 a los efectos de las normas sobre subvenciones del GATT/OMC. En tanto que el objeto y fin del Acuerdo de 1992 parece haber sido establecer niveles convenidos (reducidos) de las medidas de apoyo estatal a las grandes aeronaves civiles con el propósito de reducir las tensiones comerciales entre las partes, el Acuerdo guarda silencio sobre la situación en el marco del GATT y del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio de los apoyos estatales comprometidos con anterioridad al 17 de julio de 1992, y no consideramos que haya ninguna prueba de que el objeto y fin del Acuerdo de 1992 fuera también eximir por anterioridad las medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles comprometidas antes del 17 de julio de 1992 a los efectos de las disciplinas del GATT/OMC.

7.98 En conclusión, consideramos que no existe ninguna base para aplicar directamente las disposiciones del Acuerdo de 1992 con objeto de determinar un ámbito temporal especial para la presente diferencia en el sentido en el que pretenden las Comunidades Europeas. Además, no consideramos que el Acuerdo de 1992 contenga ningún acuerdo de las partes de no invocar sus derechos en el marco de los Acuerdos de la OMC para impugnar medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles comprometidas con anterioridad al 17 de julio de 1992.

El Acuerdo de 1992 como norma pertinente de derecho internacional aplicable a la interpretación del Acuerdo SMC

7.99 Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial debe tener en cuenta el Acuerdo de 1992 al interpretar el ámbito temporal de aplicación del Acuerdo SMC a los efectos de la presente diferencia. Afirman que el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena proporciona un fundamento para que lo hagamos, ya que el Acuerdo de 1992 constituye una norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes. Aunque este argumento se presenta como un argumento relativo a la "interpretación" del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas no han indicado específicamente cómo debe influir el Acuerdo de 1992 en nuestra interpretación de los términos reales del artículo 5 del Acuerdo SMC, aparte de aducir que debemos "interpretar" que existe un ámbito temporal especial de aplicación del Acuerdo SMC para la presente diferencia porque las partes convinieron en el artículo 2 del Acuerdo de 1992 en excluir de los procedimientos de solución

[1909] En la nota de pie de página a ese párrafo se aclara que esa última frase se refiere a las "actividades comerciales relacionadas con el apoyo estatal directo o indirecto tal como se define en el presente Acuerdo".

[1910] En consecuencia, el párrafo 1 del artículo 10 ni siquiera impide las acciones con arreglo a la legislación comercial nacional, ni mucho menos las acciones comerciales o el recurso a la solución de diferencias en la OMC. La obligación recogida en este párrafo se limita a "tratar de evitar" los conflictos comerciales sobre una cuestión determinada, obligación que las partes cumplen adoptando determinadas medidas (y absteniéndose de adoptar otras, por ejemplo la iniciación por iniciativa propia de acciones) en el contexto de las investigaciones y de otras acciones iniciadas con arreglo a su legislación comercial nacional.

ICC suprimida donde se indica [***]

de diferencias del GATT/OMC las medidas anteriores a 1992. En realidad, se trata de un argumento según el cual un grupo determinado de medidas (las medidas de apoyo para las grandes aeronaves civiles comprometidas por alguna de las partes con anterioridad al 17 de julio de 1992) debe quedar excluido de las disciplinas del Acuerdo SMC por razón del Acuerdo de 1992, y no de un argumento acerca de la interpretación de disposiciones del Acuerdo SMC o de términos concretos de esas disposiciones.

7.100 No es necesario que determinemos si, a los efectos del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena, el Acuerdo de 1992 forma parte del derecho aplicable entre las partes que hemos de tener en cuenta al interpretar el Acuerdo SMC.[1911] Aun en tal caso (y subrayamos que no nos pronunciamos sobre esta cuestión), como hemos indicado ya, no coincidimos con las Comunidades Europeas en que el Acuerdo de 1992 constituya un acuerdo entre las partes para "eximir por anterioridad" las medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles anteriores a 1992 a los efectos de ulteriores procedimientos en el marco del GATT/OMC.[1912] En consecuencia, aun en el caso de que hubiéramos de interpretar el ámbito temporal del Acuerdo SMC "teniendo en cuenta" el Acuerdo de 1992 de conformidad con el párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena, no hay en el Acuerdo de 1992 ninguna disposición que nos lleve a "interpretar" que el Acuerdo SMC no es aplicable a las medidas de apoyo a las grandes aeronaves civiles comprometidas por las partes con anterioridad al 17 de julio de 1992.

El Acuerdo de 1992 da lugar a un *estoppel* que impide el examen de las medidas de apoyo proporcionadas antes de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo de 1992

7.101 Las Comunidades Europeas aducen también que la conclusión y aplicación del Acuerdo de 1992 por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos, en las que los Estados Unidos aceptaron que las Comunidades Europeas proporcionaran apoyo en un determinado nivel y de un cierto tipo a su industria de grandes aeronaves civiles, "debe al menos dar lugar a un *estoppel*" que impida a los Estados Unidos impugnar posteriormente ese apoyo en un procedimiento de solución de diferencias de la OMC. En respuesta a una pregunta del Grupo Especial acerca del fundamento para aplicar el principio de *estoppel* en los procedimientos de solución de diferencias de la OMC, las Comunidades Europeas sostienen que la obligación de buena fe contenida en el párrafo 10 del

[1911] En el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, las Comunidades Europeas adujeron que las disposiciones del *Convenio sobre la Diversidad Biológica* y del *Protocolo de Cartagena sobre la Seguridad de la Biotecnología de 2000 del Convenio sobre la Diversidad Biológica* informaban el sentido y efecto de varias disposiciones del Acuerdo MSF y el GATT de 1994. El Grupo Especial rechazó este argumento porque no todas las partes en la *diferencia* eran partes en las convenciones en cuestión. Se trata de una situación diferente de aquella a la que se enfrenta este Grupo Especial, en la que ambas partes en la diferencia son partes en el Acuerdo de 1992. Observamos que, en el asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, el Grupo Especial expuso la opinión (en el párrafo 7.68 y la nota 243) de que el término "las partes" del párrafo 3 c) del artículo 31 de la Convención de Viena indica que las normas de derecho internacional que han de ser tenidas en cuenta al interpretar los Acuerdos de la OMC en cuestión en una diferencia son las aplicables en las relaciones *entre los Miembros de la OMC* (y no simplemente entre las partes en la diferencia). Informe del Grupo Especial, *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, párrafo 7.68 y nota 243.

[1912] Recordamos que el artículo 2 del Acuerdo de 1992 establece lo siguiente:

"El apoyo estatal a los programas de grandes aeronaves civiles en curso, comprometido con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, no estará sujeto a las disposiciones del Acuerdo salvo en los casos en que más adelante se disponga otra cosa. Las condiciones bajo las cuales se otorga tal apoyo no serán modificadas de manera que se vuelvan más favorables para los recipiendarios; sin embargo, las modificaciones menores no se considerarán incompatibles con la presente disposición."

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 3 del ESD puede analizarse razonablemente "a la luz del principio general de derecho internacional de *estoppel*".[1913]

7.102 En la presente diferencia, las Comunidades Europeas aducen que, sobre la base de la jurisprudencia establecida por grupos especiales anteriores[1914], el principio de *estoppel* es aplicable en los procedimientos de solución de diferencias de la OMC cuando: i) haya una afirmación de hecho clara e inequívoca; ii) esa afirmación se haya hecho de forma voluntaria e incondicional y haya sido autorizada por una parte; y iii) la otra parte se haya basado en ella de buena fe.[1915]

7.103 Las Comunidades Europeas aducen que el artículo 2 del Acuerdo de 1992 "constituye la solución definitiva de cualquier controversia pendiente entre la Unión Europea y los Estados Unidos al respecto {sobre el apoyo estatal anterior a 1992 a la industria de grandes aeronaves civiles}".[1916] Según las Comunidades Europeas, "al eximir por anterioridad las medidas anteriores a 1992 en el artículo 2 del Acuerdo de 1992 en conexión con el artículo 10 (*a contrario*), los Estados Unidos hicieron una afirmación clara e inequívoca de que no impugnarían nunca más esas medidas".[1917]

7.104 No obstante, como ya hemos expuesto, no consideramos que el artículo 2 del Acuerdo de 1992 pueda interpretarse como un acuerdo entre las partes conforme al cual se presumía que las medidas de apoyo anteriores a 1992 son compatibles con las disciplinas sobre subvenciones del GATT/OMC, ni que en virtud de ese artículo las partes renunciaran a su derecho a impugnar las medidas anteriores a 1992 por razón de su incompatibilidad con esas disciplinas. Aun suponiendo, a efectos de argumentación, que el Grupo Especial aceptara las comunicaciones de las Comunidades Europeas como base para aplicar el principio de *estoppel* en el contexto de la solución de diferencias en el marco de la OMC (cuestión sobre la que no nos pronunciamos), rechazaríamos también la solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas por esa razón, por cuanto consideramos que el artículo 2 dista mucho de ser una "afirmación clara e inequívoca" en el sentido que exige el primer elemento de la propia definición del principio de *estoppel* de las

---

[1913] Las Comunidades Europeas se refieren a la declaración que se hace en los informes de los Grupos Especiales, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Australia* ("*CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Australia)*"), WT/DS265/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, párrafo 7.74; *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación del Brasil* ("*CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Brasil)*"), WT/DS266/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R; y *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar, Reclamación de Tailandia* ("*CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Tailandia)*"), WT/DS283/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, posteriormente confirmado en el informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Subvenciones a la exportación de azúcar* ("*CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*"), WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, párrafo 312, de que el principio de buena fe, recogido en el párrafo 10 del artículo 3 del ESD, se aplica a la iniciación (así como al desarrollo y el cumplimiento) de los procedimientos de solución de diferencias. Según las Comunidades Europeas, un Miembro actúa por tanto de forma incompatible con el párrafo 10 del artículo 3 del ESD si solicita el establecimiento de un grupo especial vulnerando el principio de buena fe: CE, respuesta a la pregunta 59 del Grupo Especial, párrafo 21.

[1914] Las Comunidades Europeas citan los informes de los Grupos Especiales, *Argentina - Derechos antidumping sobre los pollos*, párrafo 7.38 y *Guatemala - Cemento II*, párrafos 7.71 y 7.72. A nuestro juicio, esos Grupos Especiales *no* establecieron que el principio de *estoppel* sea aplicable en los procedimientos de solución de diferencias de la OMC, sino que actuaron sobre la base de que, aun admitiendo, a efectos de argumentación, que existiera ese principio en los términos en que se sostenía, no se había establecido en relación con los hechos concretos del caso.

[1915] CE, respuesta a la pregunta 59 del Grupo Especial, párrafo 23.

[1916] CE, respuesta a la pregunta 59 del Grupo Especial, párrafo 27.

[1917] CE, respuesta a la pregunta 59 del Grupo Especial, párrafo 28.

ICC suprimida donde se indica [***]

Comunidades Europeas. Observamos además que, aunque las Comunidades Europeas afirman que han cumplido las obligaciones que les imponía el Acuerdo de 1992 en lo que respecta al nivel de apoyo proporcionado a su industria de grandes aeronaves civiles, no ha identificado actos que puedan suponer un perjuicio derivado de la legítima confianza en la afirmación que supuestamente hicieron los Estados Unidos.

7.105 En conclusión, rechazamos la solicitud de las Comunidades Europeas de una resolución preliminar que excluya del ámbito temporal del presente procedimiento cualquier supuesto apoyo estatal comprometido con anterioridad al 17 de julio de 1992.

3. Cuestiones no concernientes al ámbito temporal

a) Antecedentes

7.106 Como parte de su solicitud de resoluciones preliminares de 26 de octubre de 2005, las Comunidades Europeas pidieron al Grupo Especial que declarara que las supuestas subvenciones en apoyo del Airbus A350, así como otras cinco supuestas medidas de subvención, exceden del ámbito del mandato del Grupo Especial.[1918] Además de la AEP/FEM para el A350, las supuestas medidas de subvención objeto de esta solicitud de resoluciones preliminares son las siguientes: i) la financiación del BEI a Aérospatiale para los Super Transporteurs; ii) la financiación del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus; iii) el suministro a Airbus por determinadas instituciones de investigación alemanas, francesas y del Reino Unido que se enumeran de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil; iv) las contribuciones financieras para desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras destinadas a las empresas Airbus en determinadas localidades de Alemania, Francia, España y el Reino Unido; y v) la asunción de deuda por el Gobierno español en nombre de la empresa española Airbus, CASA.[1919]

7.107 Las Comunidades Europeas pretenden identificar tres errores de carácter general en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos. En primer lugar, afirman que las medidas relativas a la AEP/FEM para el A350 exceden del ámbito del mandato del Grupo Especial, porque no existían en el momento en que se presentó la solicitud de establecimiento de un grupo especial.[1920] En segundo lugar, aducen que la AEP/FEM para el A350 y otras diversas medidas no fueron objeto de consultas.[1921] Por último, sostienen que la descripción que hacen los Estados Unidos de algunas de las medidas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial no cumplió el requisito del párrafo 2 del artículo 6 del ESD de identificar las medidas concretas en litigio.[1922]

[1918] CE, solicitud inicial, párrafo 8.

[1919] En esta resolución preliminar no se aborda la objeción de las Comunidades Europeas de que el argumento formulado por los Estados Unidos en su declaración oral inicial de que Deutsche Airbus recibía un beneficio de la liquidación de la deuda de 1998, debido a que el valor justo de los créditos del Gobierno alemán "incorporaban ya un beneficio sustancial para Deutsche Airbus en forma de un tipo de interés nulo" constituye una nueva alegación que no está comprendida en el ámbito del mandato del Grupo Especial.

[1920] CE, solicitud inicial, párrafo 12.

[1921] CE, solicitud inicial, párrafos 12 y 36.

[1922] CE, solicitud inicial, párrafo 52.

ICC suprimida donde se indica [***]

b) Ayuda para el Airbus A350

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.108 Las Comunidades Europeas alegan que las medidas de AEP/FEM para el Airbus A350 identificadas por los Estados Unidos en el apartado 1) de su solicitud de establecimiento de un grupo especial exceden del ámbito del mandato del Grupo Especial, porque esas medidas no existían en el momento en que éste fue establecido.[1923]

7.109 Las Comunidades Europeas recuerdan que en *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación confirmó que "el término 'medidas concretas en litigio' en el párrafo 2 del artículo 6 sugiere que, como regla general, las medidas incluidas en el mandato de un grupo especial deben ser medidas que estén vigentes en el momento de establecimiento del grupo especial".[1924] Las Comunidades Europeas señalan también que el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* excluyó de su mandato una medida que no existía aún en la fecha en la que se presentó la solicitud de establecimiento del grupo especial al OSD, aun cuando la medida se había establecido ya en el momento del establecimiento del Grupo Especial.[1925]

7.110 Según las Comunidades Europeas, los accionistas de Airbus aprobaron el lanzamiento industrial del A350 el 7 de octubre de 2005.[1926] En consecuencia, las Comunidades Europeas sostienen que en el momento del establecimiento del presente Grupo Especial por el OSD el 20 de julio de 2005 no existían medidas estatales relativas a la financiación del A350.[1927]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.111 Los Estados Unidos aducen que la existencia o inexistencia de las medidas impugnadas es una cuestión de hecho que no constituye un objeto adecuado de una resolución preliminar.[1928]

7.112 Los Estados Unidos señalan que en el asunto *CE - Trozos de pollo*, el Grupo Especial examinó los argumentos de los reclamantes y de los demandados sobre la cuestión de la existencia de la medida y adoptó su decisión en su informe definitivo, y no en una resolución preliminar.[1929] Según los Estados Unidos, el informe del Grupo Especial en la diferencia *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos* es más pertinente a los presentes efectos. En esa diferencia, la existencia o inexistencia de la medida impugnada fue una de las cuestiones capitales que las partes abordaron en el curso del procedimiento, y el Grupo Especial adoptó sus decisiones al respecto en su informe definitivo, después de haber establecido plenamente el expediente fáctico en el curso del procedimiento.[1930]

[1923] CE, solicitud inicial, párrafo 29. Las Comunidades Europeas sostienen además que la Ayuda para emprender proyectos para el A350 no se identificó en la solicitud de celebración de consultas, párrafos 22 y 23.

[1924] Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de los trozos de pollo deshuesados congelados* ("*CE - Trozos de pollo*"), WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R y Corr.1, adoptado el 27 de septiembre de 2005, párrafo 156.

[1925] CE, solicitud inicial, párrafo 20.

[1926] CE, solicitud inicial, párrafo 21.

[1927] CE, solicitud inicial, párrafo 21.

[1928] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 26.

[1929] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 26.

[1930] Los Estados Unidos recuerdan que, a pesar de las negativas de las Comunidades Europeas con respecto a la existencia de la medida en esa diferencia, el Grupo Especial constató que los hechos ponían de manifiesto que las Comunidades Europeas mantenían en realidad una moratoria *de facto*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.113 Además, los Estados Unidos sostienen que las medidas relativas a la AEP/FEM para el A350 existen, y existían en el momento del establecimiento del presente Grupo Especial.[1931] Aducen que, aunque es cierto que los accionistas de Airbus aprobaron el lanzamiento industrial del A350 el 7 de octubre de 2005, Airbus suele asegurarse normalmente de que las medidas AEP/FEM se han comprometido antes de adoptar una decisión sobre el lanzamiento industrial de una aeronave, por cuanto esas medidas son una parte importante de la financiación que hace posible el lanzamiento.[1932] Según los Estados Unidos, los fabricantes de grandes aeronaves civiles ("LCA") adoptan al menos dos decisiones de "lanzamiento" cuando deciden desarrollar un nuevo modelo de LCA. Además del lanzamiento "industrial" (cuando el fabricante confirma su decisión de comenzar el desarrollo del modelo) hay un lanzamiento "comercial" anterior, cuya finalidad es determinar si existe un número suficiente de posibles clientes que justifique el lanzamiento industrial de la nueva aeronave. Los Estados Unidos señalan que el lanzamiento "comercial" del A350 se produjo el 10 de diciembre de 2004, más de siete meses antes del establecimiento del presente Grupo Especial.[1933]

7.114 Los Estados Unidos destacan también otros hechos que a su juicio contradicen la afirmación de las Comunidades Europeas de que el 7 de octubre de 2005 no existían medidas estatales relativas a la financiación del A350: las observaciones del director ejecutivo de Airbus a los medios de comunicación el día del lanzamiento industrial "confirmando que Airbus había obtenido ya de hecho compromisos {de AEP/FEM} de los cuatro gobiernos, y que los compromisos eran 'jurídicamente vinculantes'"; los estados financieros de 2005 de EADS en los que se hace constar que determinados países de la Unión Europea se habían comprometido ya a financiar el desarrollo del programa de aeronaves comerciales A350; y una declaración del Ministro alemán de Economía de diciembre de 2004, en la que confirmaba que las subvenciones estatales para el A350 habían sido ya incluidas en el presupuesto.[1934] Los Estados Unidos sostienen que, antes de la fecha del establecimiento del Grupo Especial, los Gobiernos participantes en Airbus habían contraído un compromiso jurídicamente vinculante de proporcionar AEP/FEM para el A350, y que ese compromiso de hacer una contribución financiera, en cuanto "posible transferencia directa de fondos" constituye una subvención que puede ser impugnada en un procedimiento de solución de diferencias de la OMC.[1935]

7.115 Los Estados Unidos ponen también en tela de juicio la negativa de las Comunidades Europeas a responder a la petición específica de información y documentación del Facilitador en relación con la AEP/FEM para el A350 en el marco del procedimiento de conformidad con el Anexo V de la presente diferencia.[1936] Sostienen que habría sido relativamente sencillo para las Comunidades Europeas manifestar que no existían tales medidas, en lugar de negarse a facilitar información acerca de ellas. Los Estados Unidos consideran que al haberse negado a facilitarla, las Comunidades Europeas "parecen admitir que las medidas existen efectivamente".[1937]

[1931] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafos 31-38.

[1932] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 31. En consecuencia, según los Estados Unidos, el lanzamiento industrial del A350 el 7 de octubre de 2005 demuestra que las medidas de AEP/FEM para el A350 se habían establecido antes de esa fecha y no después de ella.

[1933] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 32, nota 12. A título de ejemplo, los Estados Unidos indican que el contrato del Gobierno del Reino Unido relativo a la AEP/FEM para el A380 databa de 12 de marzo de 2000, fecha anterior aproximadamente en nueve meses a la del lanzamiento industrial del A380 en diciembre de 2000; párrafo 34.

[1934] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 31. Las Comunidades Europeas sostienen que las pruebas aportadas por los Estados Unidos no demuestran la existencia de AEP/FEM para el A350; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 345-360.

[1935] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial, párrafos 15-18.

[1936] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 36.

[1937] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 36.

ICC suprimida donde se indica [***]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.116 No entendemos que exista una discrepancia acerca de si es necesario que las medidas incluidas en el mandato de un grupo especial existan en el momento de su establecimiento.[1938] Las partes discrepan en cuanto a la cuestión fáctica de si en el momento del establecimiento del presente Grupo Especial existía o no AEP/FEM para el A350.

7.117 Consideramos que la cuestión de la existencia o no de "medidas" de AEP/FEM para el A350 en el momento del establecimiento del Grupo Especial es una cuestión de hecho controvertida del presente asunto. Ambas partes han presentado pruebas y expuesto argumentos sobre ella en las comunicaciones escritas, que será necesario evaluar para resolverla.[1939] Coincidimos con los Estados Unidos en que, dado que la existencia o inexistencia de una medida impugnada es una cuestión de hecho controvertida, no es apropiada para formular una determinación en una resolución preliminar. En consecuencia, rechazamos la solicitud de las Comunidades Europeas de una resolución preliminar acerca de si la AEP/FEM para el A350 está o no comprendida en el ámbito de nuestro mandato debido a que esa medida no existía supuestamente en el momento del establecimiento del Grupo Especial.

c) Medidas que supuestamente no han sido objeto de consultas anteriormente

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.118 Subsidiariamente, y además de su argumento relativo a la inexistencia de la medida, las Comunidades Europeas aducen que las medidas de AEP/FEM para el A350 deben ser excluidas del mandato del Grupo Especial porque no han sido objeto de consultas, como requieren el párrafo 4 del artículo 4 y el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.[1940]

7.119 Las Comunidades Europeas solicitan además que excluyamos de nuestro mandato otras medidas por las mismas razones. Se trata de las medidas relativas a: la financiación a Aérospatiale Super Transporteurs descrita en el apartado 2) f) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos; la financiación del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus (apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial de los Estados Unidos); y el suministro a Airbus, por determinadas instituciones de investigación de Alemania, Francia y el Reino Unido que se enumeran de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil (apartado 6) f) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial de los Estados Unidos).[1941]

[1938] Recordamos que el Órgano de Apelación ha indicado que el término "medidas concretas en litigio" en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD sugiere que, como regla general, las medidas incluidas en el mandato de un grupo especial deben ser medidas que estén vigentes en el momento de establecimiento del grupo especial; informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 156.

[1939] Recordamos que en el asunto *Corea - Bebidas alcohólicas*, el Grupo Especial consideró que la cuestión que se le sometía era "una cuestión que requiere un análisis de las pruebas" y que "en sí misma no es una cuestión sobre la que sea procedente formular una resolución preliminar en este asunto". Informe del Grupo Especial, *Corea - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas* ("*Corea - Bebidas alcohólicas*"), WT/DS75/R, WT/DS84/R, adoptado el 17 de febrero de 1999, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS75/AB/R, WT/DS84/AB/R, párrafo 10.16.

[1940] Solicitud inicial de las CE, párrafo 12.

[1941] Solicitud inicial de las CE, párrafos 88 y 89.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.120 Las Comunidades Europeas aducen que únicamente las medidas que han sido objeto de consultas pueden ser debidamente incluidas en una solicitud de establecimiento de un grupo especial. En apoyo de esta tesis, las Comunidades Europeas remiten al Grupo Especial a las declaraciones del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* y *CE - Trozos de pollo*.[1942] Basándose en el informe del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, las Comunidades Europeas sostienen que aunque no tiene que haber una "identidad precisa y exacta" entre el alcance de las consultas y la solicitud de establecimiento de un grupo especial, la parte reclamante no puede incluir medidas adicionales en su solicitud y con ello ampliar "el alcance de la diferencia".[1943]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.121 Los Estados Unidos sostienen que es un principio plenamente establecido que es la solicitud de establecimiento de un grupo especial, y no la solicitud de celebración de consultas, la que establece el mandato de un grupo especial.[1944] Señalan también que el Órgano de Apelación ha manifestado que no considera que "los artículos 4 y 6 del ESD ... exijan una *identidad precisa y exacta* entre las medidas específicas que fueron objeto de las consultas celebradas y las medidas específicas identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial", siempre que la "esencia" de las medidas impugnadas no haya cambiado.[1945]

7.122 En relación con la AEP/FEM para el A350, los Estados Unidos señalan que su solicitud de establecimiento de un grupo especial se refiere expresamente a la AEP/FEM para el A350. Sostienen además que, en contra de lo que afirman las Comunidades Europeas, formularon preguntas acerca de la AEP/FEM para el A350 en el curso de la ronda inicial de consultas el 4 de noviembre de 2004, y que en la segunda ronda de consultas, celebrada el 23 de marzo de 2006, facilitaron a las Comunidades Europeas preguntas por escrito relativas a la AEP/FEM para el A350, que las Comunidades Europeas se negaron a contestar.[1946] Además, aducen que, en su Primera comunicación escrita, han establecido una presunción *prima facie* de que la AEP/FEM que los Gobiernos participantes en Airbus se han comprometido a proporcionar para el A350 es la misma en sus aspectos esenciales que toda la AEP/FEM que proporcionan a Airbus.[1947]

7.123 Los Estados Unidos han indicado que no tienen intención de llevar adelante su alegación con respecto al préstamo de 1997 del BEI a Aérospatiale para el programa de Super Transporteurs debido a que las Comunidades Europeas han confirmado que Aérospatiale nunca hizo efectivo este préstamo. En cambio, mantienen su alegación en relación con un préstamo concedido en 1993 por el BEI a Aérospatiale para el programa Super Transporteurs.[1948] En lo que respecta a la impugnación de esta medida, los Estados Unidos señalan que en su solicitud de establecimiento de un grupo especial se

---

[1942] Solicitud inicial de las CE, párrafos 31 y 32, donde se citan los informes del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 293, y *CE - Trozos de pollo*, párrafo 156 (nota 315).

[1943] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 293.

[1944] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 39, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 293.

[1945] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 39, donde se citan el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 285 (las cursivas figuran en el original); y el informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping definitivas sobre la carne de bovino y el arroz, Reclamación con respecto al arroz* ("*México - Medidas antidumping sobre el arroz*"), WT/DS295/AB/R, adoptado el 20 de diciembre de 2005, párrafo 137, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 132.

[1946] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 37.

[1947] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 39.

[1948] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 12 del Grupo Especial, párrafo 80, y Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 407.

ICC suprimida donde se indica [***]

refieren expresamente a la financiación del BEI a Aérospatiale Super Transporteurs, que su solicitud de celebración de consultas hacía referencia expresa al otorgamiento por el BEI "a las empresas Airbus" de "préstamos para investigación y desarrollo y otros préstamos en condiciones preferenciales, incluida la financiación para el A320, el A321, el A330/340 y el A380", y que su solicitud de celebración de consultas enumera también la financiación del BEI "a las empresas Airbus" para "el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles y para otros fines" antes de enumerar a continuación ejemplos concretos de esa financiación.[1949] Según los Estados Unidos, la "esencia" de las medidas impugnadas -la concesión por el BEI de préstamos subvencionados a las empresas Airbus para el desarrollo de aeronaves Airbus- es la misma en la solicitud de celebración de consultas y en la solicitud de establecimiento de un grupo especial.[1950] Los Estados Unidos sostienen también que plantearon la cuestión de los préstamos del BEI para Aérospatiale Super Transporteurs en las consultas celebradas con las Comunidades Europeas el 4 de noviembre de 2004.[1951] Además, afirman que en su Relación de las pruebas disponibles hay una referencia a un fragmento del sitio Web del BEI titulado "Loans activity, Breakdown by Sector - Industry" en el que hay una lista de todos los préstamos a las empresas Airbus, incluidos dos préstamos para el proyecto Aérospatiale Super Transporteur.[1952]

7.124 En lo que respecta al suministro a Airbus por determinadas instituciones de investigación de Alemania, Francia y el Reino Unido que se enumeran de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil (apartado 6) f) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial), los Estados Unidos anuncian que, aunque consideran que su solicitud de establecimiento de un grupo especial en lo que respecta a las medidas descritas en su apartado 6) f) se ajusta a las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, han decidido no llevar adelante sus alegaciones con respecto a esas medidas en la presente diferencia. En consecuencia, no es necesario que el Grupo Especial aborde los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a las medidas descritas en el apartado 6) f) de la solicitud de establecimiento del Grupo Especial.[1953]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.125 Recordamos que el párrafo 4 del artículo 4 del ESD establece, en la parte pertinente, lo siguiente:

> "Toda solicitud de celebración de consultas se presentará por escrito y en ella figurarán las razones en que se base, con indicación de las medidas en litigio y de los fundamentos jurídicos de la reclamación."

El párrafo 2 del artículo 6 del ESD dispone lo siguiente:

> "Las peticiones de establecimiento de grupos especiales se formularán por escrito. En ellas se indicará si se han celebrado consultas, se identificarán las medidas concretas en litigio y se hará una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad. En el caso de que el solicitante pida el establecimiento de un grupo especial con un mandato distinto del uniforme, en la petición escrita figurará el texto propuesto del mandato especial."

[1949] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 72.
[1950] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 72.
[1951] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 73.
[1952] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 74.
[1953] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 75.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.126 Recordamos que el Órgano de Apelación ha declarado que los artículos 4 y 6 del ESD "establecen un proceso mediante el cual una parte reclamante debe solicitar la celebración de consultas, y deben celebrarse las consultas antes de poder remitir un asunto al OSD a efectos del establecimiento de un grupo especial".[1954] Es una regla firmemente arraigada que los artículos 4 y 6 del ESD no exigen "una *identidad precisa y exacta* entre las medidas específicas que fueron objeto de las consultas celebradas y las medidas específicas identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial".[1955] A este respecto, recordamos que el párrafo 4 del artículo 4 del ESD sólo exige que en la solicitud de celebración de consultas se indiquen "las medidas en litigio", a diferencia del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, que requiere que se identifiquen "las medidas *concretas* en litigio". Como ha manifestado el Órgano de Apelación en *Brasil - Aeronaves*:

> "Sin embargo, no consideramos que los artículos 4 y 6 del ESD, ni los párrafos 1 a 4 del artículo 4 del Acuerdo SMC, exijan una *identidad precisa y exacta* entre las medidas específicas que fueron objeto de las consultas celebradas y las medidas específicas identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial. Como señaló el Grupo Especial, '{u}na de las finalidades de las consultas, con arreglo al párrafo 3 del artículo 4 del Acuerdo SMC, es 'dilucidar los hechos del caso' y cabe esperar que la información obtenida durante las consultas pueda permitir al reclamante circunscribir el alcance del asunto con respecto al cual solicita el establecimiento del grupo especial."[1956]

Tenemos también presente la declaración formulada por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*:

> "También observamos que el párrafo 2 del artículo 4 del ESD obliga al Miembro de la OMC que recibe una solicitud de celebración de consultas a 'examinar con comprensión las representaciones que pueda formularle otro Miembro'. *Mientras la parte reclamante no amplíe el alcance de la diferencia*, nos inspira reparos imponer un criterio demasiado rígido respecto de la 'identidad precisa y exacta' entre el alcance de las consultas y la solicitud de establecimiento de un grupo especial, ya que tal cosa significaría sustituir esta última por la solicitud de celebración de consultas. Conforme al artículo 7 del ESD, es la solicitud de establecimiento de un grupo especial la que rige el mandato, a menos que las partes convengan en otra cosa."[1957]

Por último, recordamos que en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Órgano de Apelación indicó que la determinación por un grupo especial del alcance de las consultas debía limitarse a un análisis de la solicitud de celebración de consultas.[1958]

7.127 Teniendo presentes estas consideraciones, pasamos a examinar el texto de la solicitud de celebración de consultas y de la solicitud de establecimiento del Grupo Especial para determinar si hay un grado suficiente de identidad entre las medidas que fueron objeto de consultas y las medidas concretas identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial para que esté

[1954] Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 131.

[1955] Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 132.

[1956] Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 132. A este respecto, recordamos que el Grupo Especial encargado de examinar el asunto *Brasil - Aeronaves* declaró (en el párrafo 7.9) que "{...} limitar el alcance del procedimiento del grupo especial a exactamente el mismo asunto con respecto al cual se celebraron las consultas podría menoscabar la eficacia del procedimiento del grupo especial".

[1957] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland), párrafo 293. (no se reproducen las notas de pie de página; sin cursivas en el original)

[1958] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 287.

ICC suprimida donde se indica [***]

justificada una conclusión de que las medidas impugnadas fueron objeto de consultas como prescribe el artículo 4 del ESD.

Ayuda para emprender proyectos para el Airbus A350 (apartado 1) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial)

7.128 En las secciones de la solicitud de celebración de consultas correspondientes a la AEP/FEM se manifiesta lo siguiente:

> "El otorgamiento por los Estados miembros a las empresas Airbus de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles (en lo sucesivo "Ayuda para emprender proyectos"). Esta financiación proporciona beneficios a las empresas receptoras, incluida la financiación de proyectos que de otro modo no serían comercialmente viables. Las condiciones no comerciales de la financiación incluyen un interés nulo o a tipos inferiores a los del mercado y una obligación de reembolso condicional, vinculada al éxito del modelo de aeronave que se financia; si un modelo no tiene éxito, la financiación se condona total o parcialmente. ...
>
> Las subvenciones en cuestión abarcan las relativas a los modelos de Airbus A300, A310, la familia A320, A330/340, A330-200, A340-500/600 y, más recientemente, el A380."[1959]

El apartado de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos correspondiente a la AEP/FEM con respecto al A350 dice lo siguiente:

> "El otorgamiento por los Estados miembros a las empresas Airbus de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles (en lo sucesivo "Ayuda para emprender proyectos"). Esta financiación proporciona beneficios a las empresas receptoras, incluida la financiación de proyectos que de otro modo no serían comercialmente viables. Las condiciones no comerciales de la financiación pueden incluir un interés nulo o a tipos inferiores a los del mercado y una obligación de reembolso, vinculada a las ventas. Si la aeronave no tiene éxito, no es necesario rembolsar parte o la totalidad de la financiación. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión:
>
> a) la financiación francesa para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 y A350;
>
> b) la financiación alemana para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A380 y A350;
>
> c) la financiación del Reino Unido para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 y A350; y

[1959] *Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, solicitud de celebración de consultas presentada por los Estados Unidos, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1 (12 de octubre de 2004) (no se reproducen las notas de pie de página) (en lo sucesivo "Estados Unidos, solicitud de consultas").

ICC suprimida donde se indica [***]

d) la financiación española para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 y A350."[1960]

7.129 Consideramos que hay suficiente identidad entre las medidas descritas en la solicitud de celebración de consultas y las medidas concretas descritas en la solicitud de establecimiento del Grupo Especial. Observamos que la solicitud de celebración de consultas indica que las medidas en cuestión "abarcan" la AEP/FEM relativa a los modelos de aeronaves que se especifican en ella. Así pues la solicitud de celebración de consultas indica que las supuestas subvenciones a los modelos concretos de aeronaves forman parte de una clase o categoría de medidas identificada como "Ayuda para emprender proyectos", a las empresas Airbus para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles. En la solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos facilitan ejemplos concretos de las medidas específicas que identifican como "Ayuda para emprender proyectos", a las empresas Airbus para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles. No consideramos que los Estados Unidos hayan "ampliado el alcance de la diferencia" al incluir en la solicitud de establecimiento del Grupo Especial la "Ayuda para emprender proyectos" para el A350 como uno de los ejemplos de medidas concretas que se describen en los mismos términos en la solicitud de celebración de consultas y en la solicitud de establecimiento de un grupo especial. Consideramos que la esencia de las medidas impugnadas ("Ayuda para emprender proyectos" en relación con el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles) es la misma en ambas solicitudes.

Financiación del BEI a Aérospatiale para los Super Transporteurs (apartado 2) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial)

7.130 El apartado de la solicitud de celebración de consultas presentada por los Estados Unidos que trata específicamente de la financiación del BEI se refiere al:

"otorgamiento por las CE y los Estados miembros, a través del Banco Europeo de Inversiones ("BEI"), a las empresas Airbus, incluida la empresa matriz EADS, de préstamos para investigación y desarrollo y otros préstamos en condiciones preferenciales, incluida la financiación para el A320, el A321, el A330/340 y el A380."[1961]

El apartado 2) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, correspondiente a la financiación del BEI a Aérospatiale Super Transporteurs dice lo siguiente:

"2) Además de la Ayuda para emprender proyectos, el otorgamiento a las empresas Airbus por las CE y los Estados miembros, a través del Banco Europeo de Inversiones ("BEI"), de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles y para otros fines. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión: ...

e) La financiación a Aérospatiale Super Transporteurs;"[1962]

[1960] *Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, WT/DS316/2 (3 de junio de 2005) (no se reproducen las notas de pie de página) (en lo sucesivo "Estados Unidos, solicitud de un grupo especial").

[1961] Estados Unidos, solicitud de consultas.

[1962] Estados Unidos, solicitud de un grupo especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.131 A nuestro parecer, los Estados Unidos no han "ampliado el alcance de la diferencia" al especificar en la solicitud de establecimiento de un grupo especial la financiación del BEI a Aérospatiale Super Transporteurs. Señalamos que la solicitud de celebración de consultas se refiere expresamente al otorgamiento por el BEI "a las empresas Airbus" de "préstamos para investigación y desarrollo y otros préstamos en condiciones preferenciales, *incluida* la financiación para el A320, el A321, el A330/340 y el A380". La solicitud de establecimiento del Grupo Especial enumera también la financiación del BEI "a las empresas Airbus" "para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles y para otros fines" y proporciona a continuación ejemplos concretos de la financiación en cuestión. Consideramos que la esencia de las medidas impugnadas, en concreto la concesión por el BEI de préstamos subvencionados a las empresas Airbus para el desarrollo de aeronaves Airbus (categoría que incluye Aérospatiale Super Transporteurs) es la misma en ambas solicitudes.

> Financiación del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus (apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial)

7.132 El apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos se refiere al:

> "otorgamiento por las CE y los Estados miembros de contribuciones financieras destinadas a actividades de investigación, desarrollo y demostración ("investigación y desarrollo") relacionadas con la aeronáutica, llevadas a cabo por Airbus, sola o con otras entidades, o de cualquier otra manera en beneficio de Airbus, incluidas las siguientes: ...
>
> e) Financiación del Gobierno francés, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1986 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus."[1963]

7.133 Las Comunidades Europeas aducen que las medidas descritas en el apartado 6) e) no están incluidas en la solicitud de celebración de consultas.[1964]

7.134 Recordamos, sin embargo, que hay un apartado de la solicitud de celebración de consultas que se refiere expresamente a la financiación para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los siguientes términos:

> "La concesión por las CE y los Estados miembros de préstamos para investigación y desarrollo y donaciones en apoyo del desarrollo de grandes aeronaves civiles. Estos préstamos y donaciones benefician directamente a las empresas Airbus."[1965]

7.135 Consideramos que las medidas concretas identificadas en el apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos están dentro del ámbito de esta descripción de la medida en la solicitud de celebración de consultas.

[1963] Estados Unidos, solicitud de un grupo especial.
[1964] CE, solicitud inicial, párrafo 73.
[1965] Estados Unidos, solicitud de consultas.

ICC suprimida donde se indica [***]

Suministro a Airbus por determinadas instituciones de investigación de Alemania, Francia y el Reino Unido que se enumeran de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil (apartado 6) f) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos)

7.136 Los Estados Unidos anuncian que han decidido no llevar adelante sus alegaciones con respecto a estas medidas en la presente diferencia.[1966] En consecuencia, no es necesario que abordemos las objeciones de las Comunidades Europeas a esas medidas.

7.137 En conclusión, por las razones expuestas, rechazamos la solicitud de las Comunidades Europeas de una resolución preliminar que excluya de nuestro mandato las medidas identificadas en los apartados 1), 2) e) y 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos por no haber sido objeto de consultas.

d) Medidas que supuestamente no han sido identificadas de forma suficiente en la solicitud de establecimiento del Grupo Especial

i) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.138 Las Comunidades Europeas impugnan otras varias medidas que a su juicio no están comprendidas en el ámbito del mandato del Grupo Especial debido a que, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos las han descrito de forma demasiado general, equívoca o excesivamente amplia.[1967] Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos han incumplido por esa razón la obligación básica que les impone el párrafo 2 del artículo 6 del ESD de identificar las "medidas concretas en litigio" en su solicitud de establecimiento de un grupo especial.[1968]

7.139 Las Comunidades Europeas sostienen que la jurisprudencia de la OMC ha establecido que a falta de una identificación explícita en el texto de una solicitud de establecimiento de un grupo especial, debe haber en ella una descripción de las medidas concretas en litigio en ella con la que *efectivamente* se obtenga el mismo resultado.[1969] Según las Comunidades Europeas, el reclamante está obligado a identificar, con suficiente precisión, las "medidas concretas en litigio" en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, y el demandado no está obligado a realizar investigaciones o aventurar hipótesis para determinar cuáles se supone que son las medidas concretas, especialmente en casos complejos que pueden concernir a numerosas medidas.[1970] Además, las Comunidades Europeas aducen que con respecto a los planes o programas sujetos a las disciplinas del Acuerdo SMC, la jurisprudencia de la OMC indica que las descripciones generales de las medidas en litigio "pueden ser admisibles siempre que se haya delimitado claramente el grupo de medidas mediante alguna(s) *referencia(s) que las restrinjan o especifiquen* que, *a la luz de las circunstancias propias del caso*, permitan determinar las 'medidas concretas en litigio'".[1971] Según las Comunidades Europeas,

[1966] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 75.
[1967] CE, solicitud inicial, párrafo 36.
[1968] CE, solicitud inicial, párrafo 36.
[1969] CE, solicitud inicial, párrafo 45, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Canadá - Medidas relativas a las exportaciones de trigo y al trato del grano importado* ("*Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*"), WT/DS276/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS276/AB/R, adoptado el 27 de septiembre de 2004, párrafo 6.10 (párrafo 20 de la resolución preliminar que se reproduce en el mismo).
[1970] CE, solicitud inicial, párrafo 47.
[1971] CE, solicitud inicial, párrafo 48. Las Comunidades Europeas citan en apoyo de su posición los siguientes informes: informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Derechos compensatorios sobre determinados productos planos de acero al carbono resistente a la corrosión procedentes de Alemania*

ICC suprimida donde se indica [***]

dependiendo de las circunstancias específicas y del tipo de medida "pueden ser necesarios otros elementos que las especifiquen, como la naturaleza de la contribución financiera, su cuantía o la fecha en que se otorgó, la finalidad de la contribución, o el receptor".[1972] Las Comunidades Europeas señalan que la inclusión o no de una medida en el mandato del Grupo Especial debe demostrarse "*a la vista* (del propio texto) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial".[1973]

ii) Argumentos de los Estados Unidos

7.140 Los Estados Unidos aducen que su solicitud de establecimiento de un grupo especial identifica las medidas concretas en litigio de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

7.141 Según los Estados Unidos, el informe del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Acero al carbono* aclaró que un grupo especial que examine una solicitud de establecimiento de un grupo especial en el marco del párrafo 2 del artículo 6 debe examinar el conjunto de la solicitud, y puede tener en cuenta las circunstancias respectivas.[1974] Esas circunstancias son las que rodean la presentación de la solicitud de establecimiento del grupo especial, como la solicitud de celebración de consultas, las consultas, la Relación de las pruebas disponibles, el examen por el OSD de las solicitudes de establecimiento de los grupos especiales y otros hechos de la misma naturaleza.[1975] Los Estados Unidos aducen también que la descripción de las medidas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial no ha causado ningún tipo de perjuicio a las Comunidades Europeas.[1976] Destacan concretamente el hecho de que las Comunidades Europeas recibieron una primera serie de preguntas del Facilitador en el procedimiento de conformidad con el Anexo V el 7 de octubre de 2005, tras un primer intercambio de proyectos de preguntas el 23 de septiembre de 2005. Los Estados Unidos sostienen que, habida cuenta del nivel de detalle de las preguntas y de que la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas no tenía que presentarse hasta febrero de 2007, las Comunidades Europeas no pueden sostener seriamente que no han podido preparar su defensa.[1977]

7.142 Los Estados Unidos se remiten también a los antecedentes procesales de la presente diferencia, de los que se desprende que la solicitud de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas "no se orienta en absoluto a abordar supuestas deficiencias de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, sino a aumentar la complejidad del asunto, eludiendo la necesidad de facilitar información sobre las medidas impugnadas en el procedimiento de

---

("*Estados Unidos - Acero al carbono*"), WT/DS213/AB/R y Corr.1, adoptado el 19 de diciembre de 2002, párrafo 127; informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.10, párrafo 20 de la resolución preliminar que se reproduce en el mismo; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 7.123-7.128.

[1972] CE, solicitud inicial, párrafo 50.

[1973] CE, solicitud inicial, párrafo 51, donde se citan el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 7.123-7.128, 7.137-7.144, 7.145-7.152 y 7.172-7.181; y el informe del Órgano de Apelación, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafos 145-156, especialmente su párrafo 154.

[1974] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 45, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafos 128-133.

[1975] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 60, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medida de salvaguardia respecto de las importaciones de carne de cordero fresca, refrigerada o congelada, procedentes de Nueva Zelandia y Australia* ("*Estados Unidos - Cordero*"), WT/DS177/R, WT/DS178/R, adoptado el 16 de mayo de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS177/AB/R, WT/DS178/AB/R, párrafo 5.32.

[1976] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 41.

[1977] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 78.

ICC suprimida donde se indica [***]

conformidad con el Anexo V, y forzando un retraso".[1978] Los Estados Unidos plantean también que la negativa de las Comunidades Europeas a proporcionar detalles acerca de sus preocupaciones por la falta de precisión de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos cuando el OSD la examinó demuestra que el enfoque de las Comunidades Europeas con respecto a la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos es "enormemente diferente del sugerido por el Órgano de Apelación y otros grupos especiales anteriores".[1979] Por último, los Estados Unidos destacan que el hecho de que los Estados Unidos dieran su conformidad a que se prorrogara el plazo de las Comunidades Europeas para que éstas pudieran preparar su Primera comunicación escrita (12 semanas en comparación con las dos o tres semanas que se proponen en el ESD) demuestra que las Comunidades Europeas no han sufrido ningún perjuicio.[1980]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.143 El mandato de un grupo especial se basa en la solicitud de establecimiento del mismo. Recordamos que, frente a un problema relacionado con el alcance de su mandato, los grupos especiales deben examinar minuciosamente la solicitud de establecimiento de un grupo especial para cerciorarse de que se ajusta a la letra y el espíritu del párrafo 2 del artículo 6 del ESD.[1981] El párrafo 2 del artículo 6 del ESD establece lo siguiente:

> "Las peticiones de establecimiento de grupos especiales se formularán por escrito. En ellas se indicará si se han celebrado consultas, *se identificarán las medidas concretas en litigio* y se hará una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, *que sea suficiente para presentar el problema con claridad*. En el caso de que el solicitante pida el establecimiento de un grupo especial con un mandato distinto del uniforme, en la petición escrita figurará el texto propuesto del mandato especial."[1982]

7.144 Recordamos que el requisito de precisión en la solicitud de establecimiento de un grupo especial se deriva de los dos fines esenciales del mandato: definir el alcance de la diferencia y cumplir el objetivo del debido proceso al proporcionar información a las partes y a los terceros sobre la naturaleza de los argumentos del reclamante.[1983] El cumplimiento de los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 debe determinarse sobre la base de los fundamentos de cada caso, examinando el conjunto

[1978] En concreto, los Estados Unidos se refieren a las nuevas consultas que se celebraron el 23 de marzo de 2006 y a la segunda solicitud de establecimiento de un grupo especial en la presente diferencia que los Estados Unidos presentaron el 10 de abril de 2006. Sostienen que, dado el momento en el que los Estados Unidos presentaron la segunda solicitud de establecimiento de un grupo especial que dio lugar finalmente a la constitución de un grupo especial en el asunto DS347, las Comunidades Europeas han comprendido enteramente la naturaleza de la reclamación de los Estados Unidos y han podido preparar su defensa en la presente diferencia. Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 79.

[1979] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 82, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"* ("*Estados Unidos - EVE*"), WT/DS108/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 2000, párrafo 166, e informe del Grupo Especial, *Canadá - Exportaciones de trigo e importaciones de grano*, párrafo 6.10, párrafo 65 de la resolución preliminar reproducida en el mismo.

[1980] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 80.

[1981] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 126; informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos* ("*CE - Banano III*"), WT/DS27/AB/R, adoptado el 25 de septiembre de 1997, párrafo 142.

[1982] Sin cursivas en el original.

[1983] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 126.

ICC suprimida donde se indica [***]

de la solicitud de establecimiento del grupo especial y a la luz de las circunstancias respectivas.[1984] Además, ese cumplimiento debe demostrarse a la luz de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, y los defectos de la solicitud no pueden ser subsanados en las comunicaciones posteriores de las partes durante las actuaciones del grupo especial.[1985]

7.145 En las secciones siguientes, expondremos cada una de las medidas concretas contenidas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos que impugnan las Comunidades Europeas basándose en que no cumplen los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, y seguidamente los argumentos formulados por las Comunidades Europeas y los Estados Unidos, respectivamente, en relación con la medida concreta de que se trate. Por último, expondremos nuestro análisis, basado en los principios antes indicados, así como nuestra conclusión con respecto a cada una de esas medidas.

Financiación del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus (apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos)

7.146 El apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial se refiere al:

> "{o}torgamiento por las CE y los Estados miembros de contribuciones financieras destinadas a actividades de investigación, desarrollo y demostración ('investigación y desarrollo') relacionadas con la aeronáutica, llevadas a cabo por Airbus, sola o con otras entidades, o de cualquier otra manera en beneficio de Airbus, incluidas las siguientes: ...
>
> e) Financiación del Gobierno francés, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1986 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus."

7.147 Las Comunidades Europeas aducen que la expresión "investigación, desarrollo y demostración" utilizada por los Estados Unidos en su solicitud de establecimiento de un grupo especial es poco clara y demasiado general.[1986] La referencia a "financiación" podría, a juicio de las Comunidades Europeas, referirse a cualquier financiación proporcionada en alguna ocasión por autoridades francesas.[1987] Según las Comunidades Europeas, la "financiación" del "Gobierno francés, con inclusión de las autoridades regionales y locales" podría abarcar cualquiera de los centenares, sino miles, de autoridades de Francia. Las Comunidades Europeas sostienen que el hecho de no precisar *cuáles* son las instituciones o autoridades estatales que suscitan especial preocupación genera una inseguridad inaceptable, especialmente en grandes países con una administración compleja y una amplia red de autoridades subnacionales.[1988] Afirman que les resulta imposible saber cuáles son las supuestas medidas adoptadas por autoridades francesas en los 20 últimos años que los Estados Unidos están interesados en perseguir y cuáles son esas autoridades.[1989]

[1984] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 127. Entre las "circunstancias respectivas" que puede examinar un grupo especial al evaluar una solicitud figuran las consultas que se han celebrado acerca de la medida y la consideración por el OSD de las solicitudes de un grupo especial y el establecimiento del grupo especial; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Cordero*, párrafo 5.32.

[1985] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 127.

[1986] CE, solicitud inicial, párrafo 57.

[1987] CE, solicitud inicial, párrafo 57.

[1988] CE, solicitud inicial, párrafo 59.

[1989] CE, solicitud inicial, párrafo 61.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.148 Los Estados Unidos rechazan la tesis de las Comunidades Europeas de que pueda entenderse que la expresión "financiación para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus" significa "cualquier financiación proporcionada en alguna ocasión por autoridades francesas". Los Estados Unidos sostienen que han utilizado la misma expresión ("financiación para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus") para describir las medidas de las Comunidades Europeas, Alemania, el Reino Unido y España relativas a la investigación y desarrollo, en los incisos a) a d) del apartado 6) de su solicitud de establecimiento de un grupo especial y destacan que las Comunidades Europeas no han planteado ninguna preocupación sobre la conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 con respecto a esas medidas, ni han explicado la razón por la que esa expresión resultaba suficientemente clara en el caso de las medidas para investigación y desarrollo de las Comunidades Europeas, Alemania, el Reino Unido y España y poco clara y general en el de las medidas francesas.[1990]

7.149 Los Estados Unidos destacan también las circunstancias que rodean a la presentación de su solicitud de establecimiento de un grupo especial. A este respecto, sostienen que plantearon la cuestión de las subvenciones francesas para investigación y desarrollo en el curso de las consultas y transmitieron a las Comunidades Europeas cinco preguntas concretas por escrito acerca de la financiación francesa para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que Airbus participó entre 1986 y 2003.[1991] Señalan que la Relación de las pruebas disponibles anexa a su solicitud de celebración de consultas incluía varios documentos que se ocupaban de la financiación del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil, con inclusión de financiación a Airbus.[1992] Además, los Estados Unidos indican que, cuando la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos se incluyó por primera vez en el orden del día del OSD, hicieron una referencia expresa a la naturaleza de las subvenciones para investigación y desarrollo en su declaración ante el OSD.[1993]

7.150 A juicio del Grupo Especial, el apartado 6) e) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, considerado en su conjunto y a la luz de las circunstancias concurrentes, identifica la medida en litigio de forma suficiente para presentar el problema con claridad. No consideramos que pueda interpretarse que la referencia a la financiación para "proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus" abarque cualquier financiación proporcionada en alguna ocasión por autoridades francesas. Además, aunque los términos "financiación" del "Gobierno francés, con inclusión de las autoridades regionales y locales" podría, si se lee aisladamente, abarcar "centenares, sino miles de 'autoridades' de Francia" no consideramos que sea posible interpretar de forma tan general la expresión "proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus", especialmente si se considera a la luz de las circunstancias concurrentes descritas en los argumentos de los Estados Unidos.[1994]

[1990] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 63. Señalamos que en su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas respondieron que en los incisos a) a d) del apartado 6) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos han incluido elementos adicionales aclaratorios, como el nombre del programa de investigación y desarrollo, que las Comunidades Europeas alegan que las han ayudado a identificar las medidas concretas en litigio; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 183.

[1991] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 64.

[1992] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 64.

[1993] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 65; Acta de la reunión celebrada en el Centro William Rappard el 13 de junio de 2005, WT/DSB/M/191, 28 de junio de 2005, párrafo 3.

[1994] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafos 64-67.

ICC suprimida donde se indica [***]

Contribuciones financieras para desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras destinadas a las empresas Airbus en determinadas localidades de Alemania, Francia, España y el Reino Unido (apartado 3) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos)

7.151 El texto del apartado 3) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos es el siguiente:

> "El otorgamiento por las CE y los Estados miembros de financiación con el fin de desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras destinadas a las empresas Airbus. Son casos específicos las inversiones públicas de las autoridades alemanas en Hamburgo, Nordenham, Bremen y Varel, las de las autoridades francesas en la región de Toulouse, las de las autoridades del Reino Unido en Broughton, y las de las autoridades españolas en numerosos puntos de España (tales como Puerto Real, Illescas, El Puerto de Santa María y La Rinconada)."

7.152 Las Comunidades Europeas impugnan las descripciones de "las inversiones públicas de las autoridades francesas en la región de Toulouse" y de las "inversiones públicas" de las "autoridades alemanas en Hamburgo, Nordenham, Bremen y Varel", de las "autoridades del Reino Unido en Broughton" y de "las autoridades españolas en numerosos puntos de España (tales como Puerto Real, Illescas, El Puerto de Santa María y La Rinconada)" por ser poco claras, habida cuenta de que las administraciones locales asumen cada año un número inmenso de medidas relativas a infraestructuras de diversa magnitud y alcance y de que la especificación de la alegación de los Estados Unidos no es suficiente para que las Comunidades Europeas puedan identificar las medidas concretas que los Estados Unidos tratan de impugnar.

7.153 Los Estados Unidos sostienen que la afirmación de las Comunidades Europeas de que la descripción de las medidas del apartado 3) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos es insuficiente de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD no es verosímil, especialmente a la luz de las circunstancias respectivas.[1995] Los Estados Unidos citan el ejemplo de las inversiones públicas de las autoridades alemanas en Hamburgo. Según los Estados Unidos, la medida de que se trata es el gasto por Hamburgo de 751 millones de euros aproximadamente para acondicionar terrenos y ampliar las instalaciones del centro de producción de Airbus en Hamburgo.[1996] Los Estados Unidos señalan que enumeraron esa medida en su solicitud de celebración de consultas, presentaron dos preguntas por escrito sobre el proyecto de Hamburgo antes de las consultas celebradas entre las partes el 4 de noviembre de 2004 y debatieron extensamente la medida con las Comunidades Europeas durante las consultas.[1997] Destacan que adjuntaron a su solicitud de celebración de consultas no menos de nueve documentos diferentes del Gobierno de Hamburgo en los que se describía detalladamente el proyecto de infraestructura correspondiente.[1998] Además, ponen de relieve que, en la primera reunión del OSD en la que se incluyó en el orden del día la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, su representante hizo referencia expresa al gasto por la ciudad de Hamburgo de 751 millones de euros en el relleno de una marisma protegida en el río Elba para añadir terreno al lugar de producción de Airbus en esa ciudad.[1999]

[1995] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 56.
[1996] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 56.
[1997] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 56.
[1998] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 56.
[1999] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 57, donde se hace referencia al documento WT/DSB/M/191, 28 de junio de 2005, párrafo 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.154 Con respecto a las demás supuestas subvenciones para infraestructuras, los Estados Unidos señalan que presentaron preguntas concretas por escrito acerca de las medidas en Nordenham, Varel, Bremen, Toulouse, Broughton (Gales), Illescas, El Puerto de Santa María, Puerto Real y La Rinconada a las Comunidades Europeas con anterioridad a las consultas celebradas el 26 de octubre de 2004[2000] y observan que incluyeron también documentos acerca de esas otras subvenciones para infraestructura en la Relación de las pruebas disponibles anexa a su solicitud de celebración de consultas.[2001]

7.155 A juicio del Grupo Especial, las "inversiones públicas" a que se hace referencia en el apartado 3) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial se refieren al desarrollo, ampliación y mejora de las instalaciones y otras infraestructuras *destinadas a* las empresas Airbus. Es evidente que la expresión infraestructuras "*destinadas a* las empresas Airbus" tiene un alcance más limitado que el de las infraestructuras que podrían *beneficiar* de alguna forma a las empresas Airbus. Por ejemplo, en contra de lo que sugieren las Comunidades Europeas, no consideramos que sea plausible interpretar que la referencia a las "infraestructuras destinadas a las empresas Airbus" pueda abarcar medidas insignificantes en relación con las infraestructuras, como una nueva señal de detención cerca de una fábrica de una empresa Airbus. Además, consideramos que este apartado de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, considerado a la luz de las circunstancias concurrentes, identifica las medidas en litigio de forma suficiente para presentar el problema con claridad.

> La asunción de deuda por el Gobierno español en nombre de la empresa española Airbus CASA (apartado 4) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos)

7.156 Los Estados Unidos anuncian que, aunque consideran que su solicitud en este apartado es compatible con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, han decidido no llevar adelante sus alegaciones con respecto a esas medidas. En consecuencia, no es necesario que el Grupo Especial se ocupe de las afirmaciones de las Comunidades Europeas a este respecto.[2002]

> Suministro a Airbus por determinadas instituciones de investigación de Alemania, Francia y el Reino Unido que se enumeran de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil (apartado 6) f) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos)

7.157 Los Estados Unidos anuncian que, aunque consideran que su solicitud de establecimiento de un grupo especial en lo que respecta a esas medidas es conforme con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, han decidido no llevar adelante sus alegaciones con respecto a ellas en la presente diferencia.[2003] En consecuencia, no es necesario que nos ocupemos de las objeciones de las Comunidades Europeas a dichas medidas.

7.158 En conclusión, por las razones expuestas, rechazamos la solicitud de las Comunidades Europeas de una resolución preliminar que excluya de nuestro mandato las medidas identificadas en los apartados 6) e) y 3) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos por no ajustarse a las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

[2000] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 59. Los Estados Unidos afirman que ni las Comunidades Europeas, Francia, Alemania o España ni el Reino Unido manifestaron en ese momento ningún género de confusión en cuanto a la naturaleza de las medidas en litigio.

[2001] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 59.

[2002] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 75.

[2003] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud inicial, párrafo 75.

Sección VII.C. Apéndice: Anexo A de la Resolución preliminar del Grupo Especial

Medidas que las Comunidades Europeas admiten están sujetas al artículo 5 del Acuerdo SMC porque entraron en vigor después del 1º de enero de 1995

Naturaleza de la Medida	Cuantía supuesta de la contribución financiera	Detalles de la contribución
FEM para A330/A340[2004]		
Alemania	126,8 millones de marcos y 66,7 millones de marcos	Desembolsados en 1995 y 1996, respectivamente.
Francia	75,93 millones de euros y 21,518 millones de euros	Desembolsados en 1995 y 1996, respectivamente.
España	19,28 millones de euros	Desembolsados en 1995.
Préstamos del BEI		
Préstamo del BEI a EADS para investigación y desarrollo relacionados con el Airbus A380	700 millones de euros	Concedido en 2002.[2005]
Préstamo del BEI a Aérospatiale para el programa *Super Transporteur* (*Super Transporteur* A) 1993	112.614.303 euros	Algunos desembolsos se efectuaron en 1996.
Préstamo del BEI a Aérospatiale para el programa *Super Transporteur* (*Super Transporteur* B) 1997	38.098.547 euros	Las Comunidades Europeas dicen que este préstamo nunca se utilizó, y en consecuencia quedó cancelado.[2006]
Infraestructura		
Supuesta ayuda para infraestructura proporcionada por la ciudad de Hamburgo a Deutsche Airbus		Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal del Acuerdo SMC (véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 42).
Supuesta ayuda para infraestructura proporcionada por las autoridades francesas mediante la creación del Polígono Industrial *AéroConstellation* en Toulouse		Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal del Acuerdo SMC (véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 44).

ICC suprimida donde se indica [***]

[2004] Basado en CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006, párrafos 22-38.

[2005] Las Comunidades Europeas admiten que este préstamo está comprendido en el ámbito temporal del Acuerdo SMC; *véase* CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996, párrafo 39.

[2006] CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996, párrafo 40. No obstante, está comprendido en el ámbito temporal de la diferencia, incluso con arreglo a la definición de las Comunidades Europeas.

Naturaleza de la Medida	Cuantía supuesta de la contribución financiera	Detalles de la contribución
Donación del Estado federado alemán de Baja Sajonia para las instalaciones de Airbus en Nordenham (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 488*)	6 millones de euros	Donación aprobada en junio de 2002. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación de la Asamblea de Gales a BAE Systems para las instalaciones de Airbus en Broughton, Gales (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 490*)	19,5 millones de libras esterlinas	Anunciada el 24 de septiembre de 2000. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donaciones regionales del Gobierno de España para las instalaciones de EADS-CASA en Sevilla y La Rinconada (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 494*)	2,2 millones de euros a EADS-CASA en Sevilla 814.000 euros a EADS-CASA en La Rinconada	Anunciada en abril de 2001. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación del Gobierno de España a Airbus España para las instalaciones de Airbus España en Toledo (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 496*)	37,9 millones de euros	Aprobada en marzo de 2003. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación regional del Gobierno de España para las instalaciones de EADS-CASA en La Rinconada (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 498*)	43,1 millones de euros	Orden de aprobación de la donación publicada en julio de 2003. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación del Gobierno de España para la fábrica de EADS-CASA en El Puerto de Santa María (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 500*)	5,9 millones de euros	Orden de aprobación de la donación publicada en julio de 2003. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación del Gobierno de España para las instalaciones de EADS/Airbus España en Puerto Real (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 502*)	13,1 millones de euros	Orden de aprobación de la donación publicada en julio de 2003. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.

Naturaleza de la Medida	Cuantía supuesta de la contribución financiera	Detalles de la contribución
Donación del Gobierno de Andalucía para la fábrica de EADS-CASA en El Puerto de Santa María (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 504*)	8,6 millones de euros	Donación proporcionada en julio de 2001. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación del Gobierno de Andalucía para las instalaciones de EADS-CASA en Sevilla (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 506*)	35,7 millones de euros	Donación autorizada en julio de 2002. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación del Gobierno de Andalucía para las instalaciones de EADS/Airbus España en Puerto Real (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 508*)	17,5 millones de euros	Donación autorizada en julio de 2003. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 2006 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Donación del Gobierno de Castilla-La Mancha para las instalaciones de Airbus España en Illescas (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 510*)	7,6 millones de euros	Donación aprobada en marzo de 2004. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 45.
Supuesta condonación de la deuda de Deutsche Airbus por el Gobierno de Alemania (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 515 y siguientes*)	Condonación de 7.700 millones de marcos de la deuda de Deutsche Airbus	Decisión adoptada en 1998. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 46.
Transferencia a Aérospatiale del 45,76% de las acciones del Gobierno de Francia en Dassault (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 607 y siguientes*)	Traducido en aportación de capital de 5.280 millones de francos franceses	Transferencia efectuada en diciembre de 1998. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 49.
Financiación para Investigación y Desarrollo		
Supuestas medidas de ayuda en el ámbito del Cuarto Programa Marco	Al menos 195.300 millones de euros	Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 51.

Naturaleza de la Medida	Cuantía supuesta de la contribución financiera	Detalles de la contribución
Supuestas medidas de ayuda en el ámbito del Quinto Programa Marco	509 millones de euros	Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 51.
Supuestas medidas de ayuda en el ámbito del Sexto Programa Marco	450 millones de euros	Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 51.
Donaciones del Gobierno de Alemania para investigación y desarrollo de la aeronáutica civil en virtud de programas de investigación aeronáutica: LuFo 1, LuFo 2 y LuFo 3 (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 663*)	217 millones de euros	1995-2007. Las Comunidades Europeas admiten que está comprendida en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 52.
Donaciones de Länder para investigación y desarrollo (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 667)*	44 millones de euros	Todas son posteriores a 1995. Las Comunidades Europeas afirman que Airbus no se benefició de ningún fondo de investigación y desarrollo proporcionado por Baviera, pero admiten que las alegaciones en sí mismas están comprendidas en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 53.
Fondos para investigación y desarrollo proporcionados por el Gobierno de Francia (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 678*)	262 millones de euros	Donaciones entre 1995 y2005. Las Comunidades Europeas afirman que los fondos para investigación y desarrollo proporcionados por Francia entre 1995 y 2005 están debidamente sometidos a la consideración del Grupo Especial: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 54.
Fondos para investigación y desarrollo proporcionados por el Reino Unido (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 686*) - Programa CARAD - Programa TP (establecido en 2004)	28 millones de libras esterlinas desembolsados desde 1992 5,5 millones de libras esterlinas comprometidos desde 2004	Las Comunidades Europeas afirman que cualesquiera desembolsos efectuados después del 1º de enero de 1995 en el marco de estos programas están comprendidos en el ámbito temporal de aplicación del artículo 5: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 55.

ICC suprimida donde se indica [***]

ICC suprimida donde se indica [***]

Naturaleza de la Medida	Cuantía supuesta de la contribución financiera	Detalles de la contribución
Programas de financiación de las autoridades españolas para investigación y desarrollo (*Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 692 y siguientes*) - PTA (1993-2003) - PROFIT (2000-2003; 2004-2007)	Se alega que Airbus recibió préstamos PTA I entre 1993 y 1998 y préstamos PTA II entre 1999 y 2003. Se alega que Airbus ha recibido 1,5 millones de euros en el marco del programa PROFIT I.	Las Comunidades Europeas afirman que los pagos en virtud de estos programas efectuados después del 1º de enero de 1995 están comprendidos en el ámbito temporal: véase CE, respuesta a las preguntas del Grupo Especial de 8 de diciembre de 1996 sobre la solicitud de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, párrafo 56.

ICC suprimida donde se indica [***]

D. OTRAS CUESTIONES PRELIMINARES

1. Solicitudes de ampliación de los derechos de tercero

7.159 El 9 de noviembre de 2005 el Brasil presentó una solicitud de ampliación de los derechos de tercero en el presente procedimiento; se recibieron peticiones similares del Canadá el 23 de noviembre de 2005 y de Corea el 13 de octubre de 2006. Tras estudiar cuidadosamente esta cuestión teniendo en cuenta todas las observaciones recibidas de las partes y los terceros, el 23 de octubre de 2006 comunicamos a las partes y a los terceros nuestra decisión de no conceder derechos ampliados de tercero a ningún tercero. En nuestra comunicación de esa fecha indicamos que en su debido momento daríamos a conocer nuestras razones. Las razones de nuestra decisión se exponen a continuación.

a) Argumentos de las partes y los terceros

7.160 El Brasil solicita que en el presente procedimiento se le concedan derechos de tercero "ampliados", entre ellos, concretamente, los derechos a: 1) asistir a la totalidad de cualesquiera reuniones sustantivas del Grupo Especial con las partes; 2) presentar declaraciones orales y observaciones orales sobre las reuniones sustantivas del Grupo Especial con las partes; 3) recibir copias de todas las comunicaciones al Grupo Especial, incluidas las respuestas a las preguntas formuladas por el Grupo Especial o por las partes; y 4) examinar el informe provisional del Grupo Especial, en particular el resumen de los argumentos del Brasil que figura en el proyecto de la parte expositiva de dicho informe, y formular observaciones al respecto.[2007]

7.161 El Brasil aduce que tiene un interés económico significativo en esta diferencia porque es el cuarto fabricante de aeronaves del mundo. Señala a la atención la singular naturaleza de la rama de producción de aeronaves, que desarrolla unos pocos tipos de productos con costos muy elevados. Según el Brasil, la repercusión de las subvenciones incompatibles con la OMC en los fabricantes de aeronaves es mayor que la de las subvenciones otorgadas a otros sectores. El Brasil observa que fue parte en tres anteriores procedimientos de solución de diferencias en la OMC concernientes a subvenciones en el sector de las aeronaves, e indica que le preocupa la interpretación de determinadas disposiciones del Acuerdo SMC tal como se aplican al sector de las aeronaves. Considera que un principio fundamental de equidad requiere que se amplíen sus derechos de tercero participante en esta diferencia, porque sin esa ampliación no puede presentar plenamente sus opiniones al Grupo Especial. A juicio del Brasil, también deben tenerse en cuenta las repercusiones sistémicas del resultado de esta diferencia para los países en desarrollo. Por último, el Brasil aduce que aceptar la ampliación de los derechos que solicita en el presente caso no enturbia la línea divisoria entre los derechos de las partes y los de los terceros.

7.162 El Canadá considera que si el Grupo Especial opta por ampliar los derechos de tercero del Brasil, un principio básico de equidad requiere que se concedan al Canadá los mismos derechos.[2008] Afirma que, al igual que el Brasil, tiene un interés económico significativo en el sector de las aeronaves, y observa que fue parte en los mismos tres procedimientos de solución de diferencias concernientes a las subvenciones en el sector de las aeronaves en los que el Brasil también lo fue. En la medida en que las constataciones de este Grupo Especial puedan tener consecuencias para el desarrollo y la producción de aeronaves civiles, es igualmente probable que tengan efectos significativos en el sector de las aeronaves del Canadá como en el del Brasil. El Canadá aduce además que, por lo que respecta a las disciplinas de la OMC que regulan el sector de las aeronaves

[2007] Carta del Brasil al Grupo Especial, 9 de noviembre de 2005, párrafo 12.
[2008] Carta del Canadá al Grupo Especial, 23 de noviembre de 2005.

ICC suprimida donde se indica [***]

civiles, tiene, al igual que el Brasil, intereses y perspectivas que son distintas de las de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas.

7.163 Corea no se opone a que el Grupo Especial otorgue al Brasil y el Canadá los derechos solicitados, habida cuenta de sus importantes intereses comerciales y sistémicos, pero sostiene que si el Grupo Especial decide ampliar los derechos de terceros del Brasil y el Canadá, los mismos derechos deberán concederse a Corea y a otros terceros, por respeto a las debidas garantías procesales.[2009] A Corea le preocupa que una aplicación diferenciada de los derechos de los terceros pueda resultar en discriminación entre terceros participantes, lo cual obraría en menoscabo de la integridad del sistema de solución de diferencias de la OMC. Afirma que tiene fuertes intereses económicos en el sector de las aeronaves, y que en consecuencia el resultado de este caso puede tener repercusiones para Corea. Afirma, además, que también tiene un interés sistémico significativo en esta diferencia, ya que ha sido, y actualmente sigue siendo, parte principal en varias diferencias sobre subvenciones en el marco de la OMC.

7.164 Ambas partes solicitan al Grupo Especial que deniegue la ampliación de los derechos de los terceros. Las Comunidades Europeas afirman que esa ampliación sólo está justificada en circunstancias muy especiales, y sostienen que en este caso no concurren las circunstancias que justificarían su concesión.[2010] Las Comunidades Europeas discrepan de la afirmación del Brasil de que dicho país tiene un interés económico significativo en este procedimiento, y de que otros grupos especiales han ampliado los derechos de los terceros en esas circunstancias. A juicio de las Comunidades Europeas, los procedimientos de otros grupos especiales demuestran que los derechos de un tercero sólo pueden ampliarse si la medida impugnada tiene una *repercusión económica directa* para él. No es este el caso del Brasil en esta diferencia, ya que ni se está beneficiando de alguna medida de las Comunidades Europeas ni está aplicando un sistema similar. Un "interés económico" general simplemente no es suficiente. En segundo lugar, las Comunidades Europeas afirman que la ampliación de los derechos del Brasil como tercero obraría en menoscabo de los derechos de otros terceros. Las debidas garantías procesales requieren que se otorguen los mismos derechos de procedimiento a todos los terceros en esta diferencia. Sin embargo, sólo el Canadá, que ha supeditado expresamente su solicitud a la decisión del Grupo Especial de ampliar los derechos de tercero del Brasil[2011], había pedido la ampliación de los derechos de tercero en este caso, y no hay razón para conceder tal ampliación. En tercer lugar, las Comunidades Europeas señalan que las ampliaciones de los derechos de los terceros están estrechamente relacionadas con la cuestión del acceso a información sumamente confidencial.[2012] Dado que el Canadá supeditó su solicitud a la solicitud del Brasil, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que también rechace la ampliación de los derechos de tercero para el Canadá.

7.165 Los Estados Unidos afirman que ninguno de los motivos que existían para que otros grupos especiales concedieran derechos de tercero ampliados se dan en este caso.[2013] El efecto de las medidas en litigio no puede ser una razón, ya que la diferencia no abarca todo el sector de las aeronaves en su conjunto, sino que se limita a las subvenciones concedidas para el desarrollo y la producción de grandes aeronaves civiles, a saber, aeronaves de pasajeros de más de 100 asientos y

[2009] Carta de Corea al Grupo Especial, 13 de octubre de 2006.

[2010] Carta de las Comunidades Europeas, 29 de septiembre de 2006.

[2011] En la fecha en que las Comunidades Europeas presentaron su comunicación a este respecto, Corea no había hecho todavía su solicitud. Las Comunidades Europeas no trataron de presentar posteriormente observaciones adicionales sobre esta cuestión.

[2012] En la fecha en la que las Comunidades Europeas presentaron su comunicación a este respecto todavía no habíamos adoptado procedimientos para el manejo de la información confidencial en esta diferencia. Los procedimientos finalmente adoptados, que se adjuntan a nuestro informe como anexo E, contienen disposiciones que regulan los derechos de los terceros por lo que respecta a esa información.

[2013] Carta de los Estados Unidos, 29 de septiembre de 2006, párrafo 18.

ICC suprimida donde se indica [***]

aeronaves de carga análogas. Los productores de aeronaves del Brasil y Canadá producen aeronaves a reacción para transporte regional, que son menores que las grandes aeronaves civiles y tienen menos autonomía. No se alega que los beneficios económicos de las medidas derivan de un acuerdo internacional, o que hay una práctica anterior pertinente en el sector de las aeronaves. Además, el Brasil y el Canadá son terceros participantes totalmente ordinarios; no son partes reclamantes en una diferencia concerniente a las medidas abarcadas por la presente. El Brasil no alega que aplica medidas similares a las medidas en litigio, y de hecho hace hincapié en las diferencias entre su situación y la de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos. Por tanto, el Brasil no tiene un interés económico directo en el resultado de la diferencia, y su interés como cuestión de política comercial no es distinto del de cualquier otro Miembro al que pueda afectar el análisis de los derechos y obligaciones de los Miembros en virtud del Acuerdo SMC. Por consiguiente, no hay motivos para que el Grupo Especial acepte las solicitudes de ampliación de los derechos de tercero. Los Estados Unidos observan asimismo que las Comunidades Europeas han indicado que están dispuestas a permitir la observación pública de la lectura de las declaraciones orales, y que tanto las Comunidades Europeas como los Estados Unidos tienen por práctica hacer públicamente disponibles sus comunicaciones a la OMC. Hay, por tanto, poca necesidad de ampliar los derechos de los terceros para que asistan a las reuniones del Grupo Especial o reciban comunicaciones. Por último, los Estados Unidos advierten que hay que guardarse de enturbiar indebidamente la distinción que el ESD establece entre las partes y los terceros, y afirman que aceptar la solicitud del Brasil sería incompatible con ese principio.

b) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.166 El ESD establece los derechos de los terceros en procedimientos de grupos especiales en los párrafos 2 y 3 del artículo 10 y el párrafo 6 del Apéndice 3. Con arreglo a esas disposiciones, los terceros tienen derecho a recibir las comunicaciones presentadas por las partes hasta la primera reunión con el Grupo Especial, a presentar comunicaciones al Grupo Especial, a exponer sus opiniones durante una sesión de la primera reunión sustantiva del Grupo Especial reservada para tal fin, y a estar presentes durante la totalidad de dicha sesión.[2014] Está bien establecido que los grupos especiales están facultados para otorgar derechos adicionales a los terceros, con sujeción a los requisitos en materia de garantías procesales y la necesidad de evitar enturbiar indebidamente la distinción establecida en el ESD entre los derechos de las partes y los de los terceros.[2015] Por lo

[2014] Observamos también que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 10 del ESD, nada impide a un Miembro que participa como tercero en el procedimiento de un grupo especial solicitar el establecimiento de otro grupo especial para examinar las medidas en litigio.

[2015] Informe del Grupo Especial, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Australia)*, informe del Grupo Especial, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Brasil)*, informe del Grupo Especial, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar (Tailandia)*, párrafo 2.7; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 9; informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo* ("*CE - Preferencias arancelarias*"), WT/DS246/R, adoptado el 20 de abril de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS246/AB/R, anexo A, párrafo 7; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916* ("*Estados Unidos - Ley de 1916*"), WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, adoptado el 26 de septiembre de 2000, párrafo 150; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por las Comunidades Europeas* ("*Estados Unidos - Ley de 1916 (CE)*"), WT/DS136/R y Corr. 1, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916, Reclamación presentada por el Japón* ("*Estados Unidos - Ley de 1916 (Japón)*"), WT/DS162/R y Add. 1, adoptado el 26 de septiembre de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, párrafo 6.32; informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 154; informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación presentada por el Ecuador* ("*CE - Banano III (Ecuador)*"), WT/DS27/R/ECU, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R; informe del Grupo Especial,

ICC suprimida donde se indica [***]

demás, cabe presumir que todos los terceros en un procedimiento de un grupo especial tienen un "interés sustancial" en el asunto sometido a este último[2016], y hasta la fecha sólo por razones específicas se han concedido derechos de tercero adicionales en procedimientos de grupos especiales.[2017] Anteriores grupos especiales han concedido la ampliación de los derechos de tercero sobre la base, entre otras cosas, del efecto económico significativo de las medidas en litigio para determinados terceros[2018], de la importancia del comercio del producto de que se trata para determinados terceros[2019], de los efectos significativos en la política comercial que el resultado del asunto pudiera tener para terceros que mantienen medidas similares a las medidas en litigio[2020], de que al menos una de las partes esté de acuerdo en que se conceda la ampliación de los derechos de tercero[2021], de alegaciones de que las medidas en litigio derivan de un tratado internacional en el que determinados terceros son partes[2022], de que se había concedido la ampliación de los derechos de los terceros en procedimientos de grupos especiales relacionados[2023], y de diversas consideraciones prácticas derivadas de la intervención de un tercero como parte en un procedimiento de un grupo especial paralelo.[2024]

7.167 En el presente caso, el Brasil no ha invocado ante nosotros razones similares en apoyo de su solicitud de ampliación de los derechos de tercero. Como se ha indicado, las solicitudes del Canadá y Corea están supeditadas a la aceptación de la solicitud del Brasil, y no contienen argumentos adicionales que las apoyen. Aunque aceptamos que el Brasil y el Canadá tienen un interés en el sector de las aeronaves, estimamos que ese interés es insuficiente para que se justifique la ampliación de los derechos de los terceros.[2025] Ninguno de los dos fabrica grandes aeronaves civiles, y ninguno ha

---

Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de Guatemala y Honduras ("*CE - Banano III (Guatemala y Honduras)*"), WT/DS27/R/GTM, WT/DS27/R/HND, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R; informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de México* ("*CE - Banano III (México)*"), WT/DS27/R/MEX, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R; informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos, Reclamación de los Estados Unidos* ("*CE - Banano III (Estados Unidos)*"), WT/DS27/R/USA, adoptado el 25 de septiembre de 1997, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS27/AB/R, párrafo 7.9.

[2016] El párrafo 2 del artículo 10 del ESD indica que el término "tercero" se utiliza en todo el ESD en alusión a un Miembro que tiene "un interés sustancial" en un asunto sometido a un grupo especial y que así lo ha notificado al OSD.

[2017] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Ley de 1916*, párrafo 6.33.

[2018] Informes del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8; informe del Grupo Especial, *CE - Preferencias arancelarias*, anexo A, párrafo 7. *Véase también* el informe del Grupo Especial, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafo 2.5.

[2019] Informe del Grupo Especial, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafo 2.5.

[2020] Informe del Grupo Especial, *CE - Preferencias arancelarias*, anexo A, párrafo 7.

[2021] Informe del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8.

[2022] Informe del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8.

[2023] Informe del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.8.

[2024] Informe del Grupo Especial, *CE - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (Hormonas), Reclamación del Canadá* ("*CE - Hormonas (Canadá)*"), WT/DS48/R/CAN, adoptado el 13 de febrero de 1998, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS26/AB/R, WT/DS38/AB/R, párrafo 8.17.

[2025] El Brasil observa que fabrica aeronaves, si bien no las LCA objeto de la presente diferencia, y sostiene que tiene un interés económico significativo en "el sector de las aeronaves" (Carta del Brasil al Grupo Especial, 9 de noviembre de 2005, párrafo 6), que cualesquiera constataciones concernientes a las disposiciones pertinentes del Acuerdo SMC "en relación con el sector de las aeronaves" son necesariamente de interés económico directo y sustancial para el Brasil (*Ibid.*, párrafo 6), que las subvenciones que causan distorsiones del comercio en "el sector de las aeronaves" son considerablemente mayores que la repercusión de políticas similares en otras ramas de producción (*Ibid.*, párrafo 7), y que la interpretación del Acuerdo SMC "en su aplicación al sector de las aeronaves" puede afectar a la manera en que el Brasil y otros Miembros aplican las

ICC suprimida donde se indica [***]

alegado que tenga intereses comerciales en las grandes aeronaves civiles, por ejemplo como proveedor a los productores de grandes aeronaves civiles. El Brasil no ha alegado que las aeronaves para transporte regional producidas en el Brasil compitan con grandes aeronaves civiles, o que mantenga alguna medida semejante a las que son objeto de la presente diferencia. Alega, por el contrario, que no concede subvenciones para el desarrollo y la producción de nuevos productos aeronáuticos.[2026] Aunque el Brasil ha sido parte, como reclamante o como demandado, en varias diferencias en la OMC concernientes al sector de las aeronaves, esas diferencias afectaban a un producto -aeronaves para transporte regional- y a medidas que no son objeto de la presente diferencia. El Brasil no ha explicado cómo, habida cuenta de lo anterior, las medidas en litigio tienen un efecto económico significativo o afectan a su política económica. Aunque aceptamos que el Brasil tiene un interés sistémico general en la interpretación del Acuerdo SMC, eso no lo diferencia de cualquier otro Miembro de la OMC, sea o no tercero en esta diferencia. Por último, ambas partes convienen en que en el presente caso la ampliación de los derechos de los terceros no está justificada.

7.168 En consecuencia, rechazamos la solicitud del Brasil de que se le concedan derechos de tercero "ampliados" en el presente procedimiento, así como las solicitudes del Canadá y Corea.[2027]

2. Decisión sobre el demandado pertinente

7.169 El Grupo Especial toma nota de la carta de fecha 23 de mayo de 2008 de las Comunidades Europeas en la que éstas le solicitan que "decida, antes de la publicación de un informe provisional, quién es el demandado pertinente en esta diferencia".[2028] El Grupo Especial observa que esta solicitud somete una vez más a su consideración un asunto que se planteó por primera vez en 2005, durante el procedimiento de acopio de información establecido en el Anexo V, y que también se planteó al Grupo Especial en esas fechas. Las Comunidades Europeas afirman que "han señalado reiteradamente que el único demandado pertinente en este caso es las Comunidades Europeas, que se representan a sí mismas en el presente procedimiento (por lo que no es correcto decir que las Comunidades Europeas 'representan' a sus Estados miembros)".[2029] Preocupa a las Comunidades Europeas "que la identidad del demandado, y en su caso la de la entidad a la que cualesquiera

---

disciplinas pertinentes del Acuerdo SMC al "sector de las aeronaves civiles" (*Ibid.*, párrafo 8). El Canadá hace alegaciones semejantes. Carta del Canadá al Grupo Especial, 23 de noviembre de 2005. Corea hace una alegación general de "fuertes intereses económicos en el sector de las aeronaves", aunque no afirma que realice alguna actividad de fabricación de LCA. Carta de Corea al Grupo Especial, 13 de octubre de 2006.

[2026] Carta del Brasil al Grupo Especial, 9 de noviembre de 2005, párrafo 7.

[2027] El Brasil ha pedido al Grupo Especial que "amplíe" sus derechos de tercero "para examinar el informe provisional del Grupo Especial, en particular el resumen de los argumentos del Brasil que figura en el proyecto de parte expositiva de dicho informe, y formular observaciones al respecto". En el asunto *CE - Banano III*, el Grupo Especial hizo referencia a la "práctica normal" de permitir a los terceros examinar el proyecto del resumen de sus argumentos que figura en la parte expositiva del informe (informes del Grupo Especial, *CE - Banano III*, párrafo 7.9). En la medida en que el Brasil esté simplemente solicitando al Grupo Especial que le permita examinar el resumen de los argumentos que figura en cualesquiera secciones expositivas del proyecto de informe del Grupo Especial y formular observaciones al respecto, el Grupo Especial no ve motivos para desviarse de la práctica normal en los procedimientos de los grupos especiales en la OMC. Observamos que, si bien tanto los Estados Unidos como las Comunidades Europeas se oponen a la solicitud de "ampliación" de los derechos de los terceros formulada por el Brasil, los Estados Unidos consideran que "la capacidad de hacer observaciones sobre la descripción de sus argumentos en el proyecto de parte expositiva del informe" es "un derecho que se concede habitualmente a los terceros, no un 'derecho ampliado'". (Carta de los Estados Unidos al Grupo Especial, 29 de septiembre de 2009, nota 20.)

[2028] Carta de las Comunidades Europeas, 23 de mayo de 2008.

[2029] Carta de las Comunidades Europeas, 23 de mayo de 2008.

ICC suprimida donde se indica [***]

recomendaciones pudieran o no dirigirse, cree una ambigüedad jurídica significativa, que podría ser desfavorable para los intereses de las Comunidades Europeas".[2030]

7.170 Recordamos que el 12 de octubre de 2004 los Estados Unidos presentaron una solicitud de celebración de consultas "con los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España, (los 'Estados miembros') y con las Comunidades Europeas ('CE'), ... con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles".[2031] En la subsiguiente solicitud de establecimiento de este Grupo Especial se indicaba que los Estados Unidos habían celebrado consultas con las Comunidades Europeas y los Estados miembros el 4 de noviembre de 2004. Esas consultas aportaron algunas aclaraciones útiles, pero lamentablemente no resolvieron la diferencia.[2032] Las alegaciones que figuran en esa solicitud conciernen, entre otras cosas, a supuestas subvenciones proporcionadas por los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido, así como por las Comunidades Europeas.

7.171 Cuando por primera vez, en el procedimiento del Anexo V, se plantearon preguntas concernientes al papel de los Estados miembros en esta diferencia, los Estados Unidos observaron que su solicitud de establecimiento de un grupo especial

> "estaba dirigida a los cuatro Estados miembros individuales en su propio derecho como Miembros de la OMC, y las CE han insistido en representar sus intereses en la diferencia hasta la fecha. ... Si las CE no pueden representar a los Estados miembros en este procedimiento del Anexo V, los Estados Unidos solicitan al Facilitador que dirija las preguntas concernientes a las medidas de los Estados miembros (así como cualquier ulterior correspondencia y comunicación concerniente a esas medidas) directamente a los Estados miembros, los cuales, cabe recordar, son Miembros de la OMC por derecho propio".[2033]

Las Comunidades Europeas respondieron que "nunca han dicho que 'representan' a sus Estados miembros, pero se responsabilizan plenamente en este procedimiento de las acciones de sus Estados miembros, y en la medida de su capacidad proporcionarán los documentos que se soliciten debidamente sea cual fuera su ubicación ...", y seguidamente solicitaron que la expresión "y determinados Estados miembros" se eliminara del título del asunto.[2034]

7.172 El 23 de noviembre de 2005, las Comunidades Europeas presentaron al Grupo Especial una solicitud en la que le pedían que esta diferencia se denominara "Comunidades Europeas - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (DS316)" para reflejar que las Comunidades Europeas "eran el único demandado".[2035] En respuesta, los Estados Unidos reiteraron que habían:

> "solicitado la celebración de consultas y el establecimiento de un grupo especial con respecto a los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido, además de las CE. Por consiguiente, todos los cinco Miembros de la OMC son demandados pertinentes en esta diferencia. Aunque las CE estén representado los intereses de los Estados miembros en la diferencia, esa representación no cambia su condición jurídica de demandados".[2036]

[2030] Carta de las Comunidades Europeas, 23 de mayo de 2008.
[2031] Estados Unidos, solicitud de celebración de consultas.
[2032] Estados Unidos, solicitud de celebración de consultas.
[2033] Carta de los Estados Unidos, 3 de octubre de 2005.
[2034] Carta de las Comunidades Europeas, 6 de octubre de 2005.
[2035] Carta de las Comunidades Europeas, 23 de noviembre de 2005.
[2036] Carta de los Estados Unidos, 9 de diciembre de 2005.

ICC suprimida donde se indica [***]

Los Estados Unidos observaron asimismo que si bien habían "dirigido sus comunicaciones en una forma que respetaba el deseo de las CE de actuar como representante de los Estados miembros, han aclarado reiteradamente durante el procedimiento del Anexo V que las preguntas de los Estados Unidos estaban dirigidas a los Estados miembros y a las CE". En respuesta, las Comunidades Europeas afirmaron que:

> "es totalmente falso alegar que las Comunidades Europeas 'representan' a sus Estados miembros en esta diferencia, o que esos Estados miembros tienen la condición jurídica de demandados. Todas las infracciones alegadas por los Estados Unidos conciernen a cuestiones de las que las Comunidades Europeas son responsables en la OMC, por lo que las Comunidades Europeas son el único demandado pertinente".[2037]

Las Comunidades Europeas afirmaron seguidamente que "comprenderían plenamente que el Grupo Especial no deseara pronunciarse sobre esta cuestión de inmediato, especialmente porque ello podía no ser necesario a efectos de resolver la diferencia".[2038] El Grupo Especial no adoptó ninguna medida con respecto a la solicitud de las Comunidades Europeas.

7.173 Desde este intercambio de opiniones en 2005, así como antes de él, las Comunidades Europeas han presentado todas las comunicaciones al Grupo Especial en esta diferencia. Representantes de los Estados miembros de las Comunidades Europeas en cuestión (Alemania, España, Francia y el Reino Unido) comparecieron ante el Grupo Especial en las dos reuniones que éste mantuvo con las partes y en la reunión que mantuvo con los terceros, pero no hicieron uso de la palabra ni presentaron ninguna comunicación.[2039] Además de los representantes de las Comunidades Europeas y los asesores externos, representantes de esos cuatro Estados miembros han sido designados "personas autorizadas" con acceso a la información comercial confidencial y la información comercial sumamente sensible presentada en esta diferencia, de conformidad con los procedimientos adoptados por el Grupo Especial a ese respecto. Las personas designadas "personas autorizadas" se han puesto en contacto con la Secretaría para organizar el acceso a la información confidencial presentada en esta diferencia de conformidad con los procedimientos aplicables, pero en ningún momento han presentado al Grupo Especial comunicaciones o declaraciones. En consecuencia, nos parece claro que, sean cuales fueren los intereses de los cuatro Estados miembros en esta diferencia, éstos no han adoptado medidas para poner esos intereses directamente en conocimiento del Grupo Especial.[2040]

7.174 El 23 de mayo de 2008, como se indica más arriba, las Comunidades Europeas solicitaron al Grupo Especial que resolviera la "cuestión pendiente" de "quién es el demandado pertinente en esta diferencia".[2041] A nuestro juicio, no hay en lo fundamental ninguna cuestión por resolver. Los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas y el establecimiento de este Grupo Especial formulando alegaciones concernientes, entre otras cosas, a supuestas subvenciones proporcionadas por las Comunidades Europeas y por los Gobiernos de cada de los cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas, Alemania, España, Francia y el Reino Unido, subvenciones

[2037] Carta de las Comunidades Europeas, 13 de diciembre de 2005.
[2038] Carta de las Comunidades Europeas, 13 de diciembre de 2005.
[2039] Por ejemplo, en la "lista de la Delegación de las CE" proporcionada al Grupo Especial antes de la primera reunión se identifican representantes de Alemania, España, Francia y el Reino Unido, así como representantes de otros Estados miembros de las CE que también comparecieron en esa reunión.
[2040] Como es natural, desconocemos cuál puede ser su papel en el contexto de los preparativos del presente procedimiento. Sin embargo, no creemos que esto afecte en modo alguno a la cuestión sometida a nuestra consideración, y estimamos que se trata de un asunto puramente interno entre las Comunidades Europeas y los Gobiernos de sus Estados miembros Alemania, España, Francia y el Reino Unido.
[2041] Carta de las Comunidades Europeas, 23 de mayo de 2008.

ICC suprimida donde se indica [***]

que supuestamente causan efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. Cada una de esas cinco entidades es por derecho propio Miembro de la OMC, con todos los derechos y obligaciones propios de esa condición, incluida la obligación de responder a las alegaciones contra ellas formuladas por otro Miembro de la OMC.[2042] El Órgano de Solución de Diferencias estableció este Grupo Especial basándose en la solicitud de los Estados Unidos y estableció nuestro mandato, que por tanto comprende alegaciones contra los cinco estados Miembros de la OMC identificados por los Estados Unidos en su solicitud. El hecho de que cuatro de esos Miembros sean Estados miembros de las Comunidades Europeas, que es en sí misma Miembro de la OMC, no afecta a su condición individual como Miembros de la OMC contra los cuales otro Miembro, los Estados Unidos, han formulado alegaciones de infracción de varias disposiciones de los Acuerdos de la OMC. El que esos cuatro Miembros de la OMC opten o no por comparecer y defender activamente sus intereses ante el Grupo Especial por separado de la actuación de las Comunidades Europeas es una cuestión que queda totalmente a su arbitrio, con sujeción a las obligaciones propias de su condición jurídica de Estados miembros de las Comunidades Europeas. Esas obligaciones, sin embargo, no afectan a su condición jurídica en esta diferencia.

7.175 Observamos que el 8 de julio de 2008 las Comunidades Europeas comunicaron al Grupo Especial que "los cuatro Estados miembros a los que los Estados Unidos hacen referencia comparten la opinión de las Comunidades Europeas de que no son las partes pertinentes en esta diferencia, y han actuado basándose en ese hecho".[2043] Las opiniones de los cuatro Estados miembros, y las de las Comunidades Europeas, a este respecto, no modifican nuestras conclusiones. Tampoco lo hace el hecho, afirmado por las Comunidades Europeas, de que Alemania, España, Francia y el Reino Unido "actuaron basándose" en su propia opinión y/o la de las Comunidades Europeas sobre su condición jurídica. Como Miembros de la OMC identificados como infractores de diversas disposiciones de los Acuerdos de la OMC en las solicitudes de celebración de consultas y establecimiento de este Grupo Especial, son demandados en esta diferencia. Las Comunidades Europeas han indicado a este Grupo Especial que "todas las infracciones alegadas por los Estados Unidos guardan relación con cuestiones en las que la responsabilidad en la OMC recae sobre las Comunidades Europeas ...".[2044] Sin embargo, de ello no se sigue, como afirman las Comunidades Europeas, que éstas sean el único "demandado pertinente".[2045] La responsabilidad de las Comunidades Europeas por las acciones de sus Estados miembros, sea cual fuere, no disminuye los derechos y obligaciones de éstos como Miembros de la OMC, y constituye más bien una cuestión interna concerniente a las relaciones entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros.

7.176 El hecho de que los Estados miembros contra los que los Estados Unidos han hecho alegaciones hayan optado por no participar directamente en esta diferencia presentando

[2042] Reconocemos que el párrafo 1 del artículo IX del Acuerdo de Marrakech establece límites sobre el número acumulado de votos de las Comunidades Europeas y sus Estados miembros en el caso de que una cuestión se decida por votación de los Miembros de la OMC. A nuestro entender, esa disposición no afecta en nada a nuestras conclusiones en este asunto.

[2043] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, 8 de julio de 2008, párrafo 94. Tomamos nota de la sugerencia de los Estados Unidos de que descartemos esta parte de la comunicación de las Comunidades Europeas porque "no está comprendida en el alcance de las observaciones que el Grupo Especial invitó a hacer". Carta de los Estados Unidos, 9 de julio de 2008. Aunque estrictamente hablando esto es cierto, tomamos a pesar de ello nota de esas observaciones, así como de las ulteriores cartas relacionadas con la cuestión presentada por ambas partes. No nos parece adecuado descartar cualesquiera comunicaciones pertinentes sobre una cuestión que requiere que adoptemos alguna medida o decisión. Hacerlo sería, a nuestro juicio, incompatible con nuestra obligación de resolver esta diferencia.

[2044] Carta de las Comunidades Europeas, 13 de diciembre de 2005.

[2045] Carta de las Comunidades Europeas, 13 de diciembre de 2005.

ICC suprimida donde se indica [***]

comunicaciones orales y escritas no afecta a sus derechos ni a su condición jurídica de partes demandadas en ella. De manera análoga, el hecho de que las Comunidades Europeas hayan presentado todas las comunicaciones en esta diferencia no afecta a los derechos y la condición jurídica de los cuatro Estados miembros como partes demandadas en ella.[2046] Compete a cada Miembro de la OMC decidir la forma en que participará en un procedimiento de solución de diferencias. No es necesario que decidamos, y no decidiremos, si en esta diferencia las Comunidades Europeas "representan" o no a los Estados miembros en sentido formal. Tampoco el título dado a la diferencia tiene significación jurídica alguna por lo que respecta a los derechos y obligaciones de los Miembros contra los que se han formulado alegaciones, o con respecto a su participación individual o directa en la diferencia.[2047]

[2046] Así, por ejemplo, los cuatro Estados miembros pueden, si lo desean, hacer observaciones sobre el informe provisional del Grupo Especial cuando éste se publique. Hasta la fecha, el Grupo Especial no se ha comunicado directamente con los Estados miembros, ya que ha actuado en el entendimiento de que las Comunidades Europeas les estaban transmitiendo las comunicaciones del Grupo Especial en la medida en que era necesario y pertinente, estaban coordinando su participación en esta diferencia y estaban comunicando sus preocupaciones al Grupo Especial. Si esto no es así, los Estados miembros son libres de pedir al Grupo Especial que proporcione directamente copias del informe provisional a sus representantes, teniendo presente las limitaciones impuestas en este caso por los procedimientos especiales para la información confidencial. Como se indica más arriba, la manera en que un Miembro de la OMC opte por participar en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC es, desde la perspectiva de los Acuerdos de la OMC, una cuestión que queda totalmente a su arbitrio, aunque, naturalmente, pueda estar sujeta a obligaciones ajenas a la OMC, como las que puedan existir entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros.

[2047] Observamos en este contexto que no hay práctica uniforme en los títulos de las diferencias concernientes a medidas adoptadas por las Comunidades Europeas y/o uno o más de sus Estados miembros. No es inhabitual que en una diferencia se nombre únicamente a las Comunidades Europeas, a pesar de que las alegaciones conciernan a una medida de un solo Estado miembro, mientras que en otras diferencias se nombra únicamente al Estado miembro de que se trata, a pesar de que órganos de las Comunidades Europeas participan activamente en la diferencia. *Véase, por ejemplo,* DS7 - *Comunidades Europeas - Denominación comercial de los moluscos del género* pectinidae (concerniente a una medida de Francia, solución mutuamente convenida comunicada por el Canadá y la Comisión Europea); *Dinamarca - Medidas que afectan a la observancia de los derechos de propiedad intelectual* (concerniente al hecho de que Dinamarca supuestamente se abstuvo de permitir la adopción de medidas provisionales en el contexto de los procedimientos civiles concernientes a los derechos de propiedad intelectual, solución mutuamente convenida comunicada por los Estados Unidos, Dinamarca y la Comisión Europea); DS 86 - *Suecia - Medidas que afectan a la observancia de los derechos de propiedad intelectual* (concerniente al hecho de que Suecia supuestamente se abstuvo de permitir la adopción de medidas provisionales en el contexto de los procedimientos civiles relacionados con los derechos de propiedad intelectual, solución mutuamente convenida comunicada por los Estados Unidos, la Comisión Europea y Suecia); DS124 - *Comunidades Europeas - Observancia de los derechos de propiedad intelectual por las emisoras de televisión* (concerniente a la inobservancia de los derechos de propiedad intelectual por Grecia, solución mutuamente convenida comunicada por los Estados Unidos y la Comisión Europea); DS125 - *Grecia - Observancia de los derechos de propiedad intelectual por las emisoras de televisión* (solución mutuamente convenida comunicada por los Estados Unidos, Grecia y la Comisión Europea); DS135 - *Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto* (concerniente a medidas impuestas por Francia, comunicaciones hechas por las Comunidades Europeas); *Bélgica - Administración de las medidas por las que se establecen derechos de aduana aplicables al arroz* (solución mutuamente convenida notificada por los Estados Unidos y la Comisión Europea); DS291 - *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, informe del Grupo Especial (concerniente a medidas adoptadas por las Comunidades Europeas y sus Estados miembros que afectan a las importaciones de alimentos y productos agrícolas, comunicaciones hechas por las Comunidades Europeas); DS301 - *Comunidades Europeas - Medidas que afectan al comercio de embarcaciones comerciales* (concerniente a determinadas medidas adoptadas por las Comunidades Europeas y por sus Estados miembros, comunicaciones hechas por las Comunidades Europeas).

No tenemos conocimiento de ninguna diferencia que conlleve alegaciones contra las Comunidades Europeas y uno o más de sus Estados miembros en la que el Estado miembro haya hecho comunicaciones o

ICC suprimida donde se indica [***]

7.177 Tomamos nota, por último de la declaración de las Comunidades Europeas de que,

> "en caso de que el Grupo Especial, a pesar de la posición de los cuatro Estados miembros y de los argumentos de las Comunidades Europeas, decidiera no obstante dirigir recomendaciones a esos cuatro Estados miembros, se sigue lógicamente que éstos tendrían derecho a defender sus intereses individualmente, entre otras cosas, haciendo observaciones sobre el informe provisional. Además, España y Francia solicitarían recibir el informe provisional en español y francés, respectivamente".[2048]

Sea cual fuere el alcance del derecho de un Miembro de la OMC a participar en un procedimiento de solución de diferencias en el idioma de trabajo de la OMC que prefiera, ese derecho, a nuestro juicio, no puede ejercitarse en este procedimiento en una etapa tan tardía del mismo. Como se indica más arriba, las Comunidades Europeas han presentado todas las comunicaciones y declaraciones a lo largo de este procedimiento, tanto durante el procedimiento del Anexo V como ante este Grupo Especial. Todas esas comunicaciones y declaraciones se han hecho en inglés; no se han presentado solicitudes de traducción, así como tampoco de interpretación en cualquiera de las reuniones del Grupo Especial con las partes y los terceros. El Grupo Especial se ha comunicado con las partes y los terceros exclusivamente en inglés. Proporcionar el informe provisional en los tres idiomas de trabajo de la OMC demoraría significativamente este procedimiento, el cual, debido al número y a la complejidad de las alegaciones, así como al volumen de los materiales presentados, ya se ha prolongado mucho más de lo que es habitual en los procedimientos de solución de diferencias en la OMC. Consideramos que esta situación es análoga a la que se abordó en *Estados Unidos - Ley de compensación por continuación del dumping o mantenimiento de las subvenciones de 2000*[2049], en el que el Órgano de Apelación constató que el derecho a la publicación de informes de grupos especiales separados, enunciado expresamente en el párrafo 2 del artículo 9 del ESD, no era absoluto, y concluyó que en aquel caso el Grupo Especial no había actuado de manera incompatible con el párrafo 2 del artículo 9 al denegar una solicitud de publicación de informes separados que no se hizo en tiempo oportuno.[2050] De manera análoga, estimamos que la solicitud formulada por las Comunidades Europeas en este caso tampoco es oportuna. Además, observamos que dicha solicitud no concierne a un derecho expresamente previsto en el ESD ni en ninguna otra disposición de los Acuerdos de la OMC, y está en cualquier caso supeditada a si haremos recomendaciones a los Estados miembros involucrados en esta diferencia, decisión que sólo se conocerá cuando hayamos completado nuestro proceso de adopción de decisiones. Además, los Miembros cuyo derecho a defender sus intereses supuestamente se satisfaría por la recepción de nuestro informe provisional traducido no han participado antes directamente en esta diferencia, y ni siquiera ahora han presentado solicitud alguna directamente al Grupo Especial. Habida cuenta de ello, rechazamos la solicitud condicional de las Comunidades Europeas de recibir versiones traducidas del informe provisional.

---

declaraciones por separado o además de las hechas por las Comunidades Europeas. Tampoco tenemos conocimiento de ningún caso en el que se haya planteado una cuestión como la que tenemos ante nosotros.

[2048] CE, observaciones sobre las observaciones de los Estados Unidos relativas a los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, 8 de julio de 2008, párrafo 95.

[2049] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Ley de compensación por continuación del dumping o mantenimiento de las subvenciones de 2000* ("*Estados Unidos - Ley de compensación (Enmienda Byrd)*"), WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R, adoptado el 27 de enero de 2003.

[2050] *Ibid.*, párrafo 314.

ICC suprimida donde se indica [***]

E. LA CUESTIÓN DE SI LAS MEDIDAS IMPUGNADAS SON SUBVENCIONES ESPECÍFICAS EN EL SENTIDO DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 2 DEL ACUERDO SMC

1. Identidad del supuesto receptor de la subvención y transferencia, extinción y extracción de las subvenciones

a) Introducción

7.178 Las Comunidades Europeas sostienen que la alegación de efectos desfavorables formulada por los Estados Unidos en esta diferencia no puede sostenerse, porque los Estados Unidos no han demostrado que Airbus SAS, la entidad jurídica responsable del desarrollo y fabricación de las LCA de Airbus desde 2001, se benefició o se sigue beneficiando de un gran número de las supuestas subvenciones en las que se centra la reclamación de los Estados Unidos.[2051] Las Comunidades Europeas plantean tres líneas argumentales en apoyo de este razonamiento.

7.179 En primer lugar, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han establecido que los supuestos beneficios otorgados por diversas contribuciones financieras recibidas por entidades distintas de Airbus SAS y sus filiales antes de 2001 se "transfirieron" a Airbus SAS. Según las Comunidades Europeas, incumbe a los Estados Unidos demostrar afirmativamente, como parte de su acreditación *prima facie*, en qué manera el beneficio conferido por esas contribuciones financieras "se transfirió" a Airbus SAS. Las Comunidades Europeas sostienen que a falta de esa demostración no puede considerarse que ninguna de las contribuciones financieras en litigio confirió un beneficio a Airbus SAS, por lo cual todas ellas deben quedar excluidas del análisis de los efectos desfavorables que efectúe el Grupo Especial.

7.180 En segundo lugar, las Comunidades Europeas sostienen que determinadas transacciones de acciones del asociado en Airbus Aérospatiale, la empresa matriz de Airbus SAS, *European Aeronautic Defence and Space Company* EADS N.V. (EADS), y Airbus SAS, han "extinguido" cualesquiera beneficios que pudiera decirse que Airbus SAS hubiera obtenido en virtud de subvenciones recibidas por entidades distintas de Airbus SAS y sus filiales.[2052]

7.181 En tercer lugar, las Comunidades Europeas afirman que dos transacciones específicas en las que se pagó "efectivo" a los accionistas de determinados asociados en Airbus en conexión con la consolidación de Airbus Industrie en EADS en 2000 "extrajeron" una parte correspondiente de los beneficios conferidos por las supuestas contribuciones financieras proporcionadas a esos asociados en Airbus específicos, "extinguiendo" también así una parte de cualesquiera subvenciones de que Airbus SAS pudiera disfrutar actualmente. Las Comunidades Europeas aducen que también es posible considerar las "extracciones" de efectivo como retiros de las subvenciones en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.

7.182 Antes de evaluar esas tres líneas argumentales nos parece útil describir las formas de organización industrial utilizadas por los diversos asociados en Airbus desde la constitución de Airbus Industrie en 1970 para desarrollar y fabricar LCA de Airbus.

7.183 Antes de 2001 ninguna entidad jurídica específica producía la familia de LCA de Airbus como "producto", ni, en realidad, ninguna de las unidades de LCA de Airbus que son objeto de esta diferencia. Quien producía la familia de LCA de Airbus era un consorcio de empresas aeroespaciales

---

[2051] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 42, 161 y 162, 194; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 28-32; declaración oral no confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial (en lo sucesivo "CE, Segunda declaración oral no confidencial"), párrafos 50-76.

[2052] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 56.

ICC suprimida donde se indica [***]

alemanas, españolas, francesas y (desde 1979) del Reino Unido (los asociados en Airbus), que operaba con arreglo a un tipo de acuerdo de asociación por medio de la entidad francesa Airbus GIE.[2053] El consorcio Airbus Industrie se estableció originalmente en 1970 entre el fabricante aeroespacial francés *Aérospatiale Société Nationale Industrielle* (Aérospatiale)[2054] y el fabricante aeroespacial alemán Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus).[2055] El fabricante aeroespacial español Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) pasó a ser miembro del consorcio en 1971.[2056] Posteriormente, en 1979, British Aerospace Corporation, un fabricante aeroespacial del Reino Unido, se unió al consorcio.[2057] En virtud de ese acuerdo de asociación, los asociados en Airbus de

[2053] Airbus Industrie GIE se registró con arreglo a la legislación francesa como un "*Groupement d'intérêt économique*" ("GIE"), que es un marco jurídico francés que permite a sus miembros realizar colectivamente determinadas actividades económicas manteniendo al mismo tiempo sus identidades jurídicas separadas, y que no tiene como objetivo retener beneficios. Una estructura GIE tiene personalidad jurídica separada de la de sus miembros, aunque en otros aspectos se parece a una asociación. Por ejemplo, la distribución de los beneficios y pérdidas de Airbus Industrie entre los asociados en Airbus se basa en sus derechos como miembros; *véase* el informe del Grupo Especial del GATT, *Plan alemán de tipos de cambio para Deutsche Airbus* ("*CEE - Airbus*") 4 de marzo de 1992, no adoptado, SCM/142, párrafo 2.6.

[2054] Aérospatiale fue fundada en 1970 mediante la fusión de tres empresas aeroespaciales francesas, Sud Aviation, Nord Aviation y Société d'Etudes et de Réalisation d'Engins Balistiques. Fue de propiedad directa e indirecta del Gobierno francés hasta su fusión con Matra Hautes Technologies en 1998 para constituir Aérospatiale-Matra S.A. (Aérospatiale-Matra). El Gobierno francés vendió parte de sus acciones en Aérospatiale-Matra en una oferta pública que tuvo lugar en 1999. En 2000 Aérospatiale-Matra se unió a Dasa y CASA para constituir EADS. En relación con la constitución de Airbus SAS en 2001, el negocio de LCA de Aérospatiale-Matra se transfirió a una filial de Airbus SAS, Airbus France SAS. Por tanto, desde 1998 hasta su liquidación en 2001, el socio francés de Airbus era Aérospatiale-Matra; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 52 y 53.

[2055] Deutsche Airbus fue fundada en 1967 para trabajar en el desarrollo de una aeronave de fuselaje ancho europea que inicialmente había comenzado en 1965 como una empresa conjunta entre cinco empresas alemanas: Blohm-Hamburger Flugzebau GmbH, Messerschmitt AG, Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW), Siebel y Dornier. En 1969 las primeras tres de esas empresas se habían fusionado para constituir Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB); CE - Prueba documental 26. MBB poseía inicialmente un 60 por ciento de la participación en Deutsche Airbus, mientras que Dornier y VFW poseían cada una el 20 por ciento. MBB absorbió a VFW en 1981. Antes de que Daimler-Benz AG adquiriera el control de MBB en 1989, los Estados federales alemanes de Baviera, Hamburgo y Bremen poseían un 52,3 por ciento del capital de MBB; Monopolkommission, *Zusammenschlussvorhaben der Daimler Benz AG mit der Messerschmitt-Bolkow-Blohm GmbH*, Sondergutachten 18, 1989 (en lo sucesivo "informe *Monopolkommssion*"), Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 138. A finales de 1989, como parte de los planes del Gobierno alemán para la reestructuración de Deutsche Airbus, Daimler-Benz A.G. adquirió el control de MBB mediante una fusión de su filial Deutsche Aerospace AG (Dasa) con MBB. Deutsche Airbus ha sido una filial de propiedad exclusiva de Dasa desde 1992. En 2000, Dasa se unió a Aérospatiale-Matra y CASA para constituir EADS. En 2001, EADS transfirió las operaciones de LCA de Dasa a una filial de Airbus SAS, Airbus Deutschland GmbH; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 54-56.

[2056] CASA fue fundada en 1923 y era el principal fabricante aeroespacial y de material de defensa de España. CASA era propiedad en un 99 por ciento de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), una sociedad tenedora española encargada de la gestión y privatización de determinadas empresas controladas por el Gobierno de España. En 2000 CASA se fusionó en la estructura EADS. En 2001 las actividades LCA de CASA se transfirieron a una filial de Airbus SAS, Airbus España S.L.; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 57 y 58.

[2057] British Aerospace Corporation se constituyó en 1977 como una sociedad de la Corona sin acciones, de propiedad exclusiva del Gobierno del Reino Unido. Su constitución fue resultado de la fusión de las empresas aeroespaciales del Reino Unido Hawker Siddeley Aviation Ltd, Hawker Siddeley Dynamics Ltd., Scottish Aviation Ltd y British Aircraft Corporation (Holdings) Ltd. En 1981 las acciones y los negocios de British Aerospace Corporation se transfirieron a la recientemente constituida British Aerospace PLC, una sociedad anónima del Reino Unido. El Gobierno del Reino Unido vendió el 51,57 por ciento de sus acciones en British Aerospace PLC en una oferta pública que tuvo lugar en 1981, y, conservando una acción para asegurarse de que la compañía permanecía bajo el control del Reino Unido, vendió en 1985 el resto de sus acciones en

ICC suprimida donde se indica [***]

Alemania, Francia, España y el Reino Unido producían partes específicas de LCA de Airbus, que después Aérospatiale montaba en Francia.[2058] La entidad Airbus GIE no producía nada; antes bien, coordinaba los esfuerzos de producción de los asociados en Airbus, asignaba ingresos y beneficios a cada uno de los socios y asumía la responsabilidad en esferas como la comercialización, la venta, la entrega de aeronaves y la atención a los clientes. En 2000 los asociados en Airbus consolidaron sus actividades relacionadas con las LCA en EADS. En virtud de esa consolidación, los asociados en Airbus de Alemania, España y Francia transformaron sus activos y actividades de diseño, ingeniería, fabricación y producción relacionados con Airbus (incluidos sus intereses correspondientes como miembros de Airbus Industrie GIE) en entidades jurídicas que se convertirían en filiales de propiedad exclusiva de la nuevamente constituida EADS, a cambio de acciones en EADS que representaban los valores acordados de las respectivas contribuciones de los asociados en Airbus.[2059] En 2001, EADS y BAE Systems pusieron sus activos y operaciones relacionadas con Airbus y sus derechos de miembros en Airbus GIE bajo el control común de una empresa tenedora de nueva creación, Airbus SAS.[2060] Por último, en 2006 EADS adquirió un 20 por ciento de la participación de BAE Systems en Airbus SAS, y Airbus SAS se convirtió en una filial de propiedad exclusiva de EADS. En el apéndice de la sección VII.E.1, a continuación del párrafo 7.289, se expone la historia del consorcio Airbus Industrie y los trámites jurídicos a través de los cuales las operaciones de LCA realizadas por los asociados en Airbus por medio de Airbus Industrie se consolidaron bajo EADS, y después se reorganizaron bajo Airbus SAS (como filial de propiedad exclusiva de EADS).

7.184 En la evaluación que sigue utilizamos el término "Airbus Industrie" en alusión al consorcio Airbus tal como operaba entre 1970 y 2001; es decir, cada uno de los cuatro asociados en Airbus: Aérospatiale (posteriormente Aérospatiale-Matra), Deutsche Airbus[2061], CASA y British Aerospace

---

British Aerospace PLC. En 1999, British Aerospace PLC se fusionó con Marconi Electronic Systems para convertirse en BAE Systems PLC (BAE Systems). En 2001 BAE Systems transfirió su negocio de LCA a Airbus UK Limited a cambio de una participación del 20 por ciento en Airbus SAS. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 59-61.

[2058] En 1999 Aérospatiale era el socio responsable de los sistemas de control de vuelo, las cabinas de pilotaje, la integración de generadores de energía, las pruebas estáticas y en vuelo, secciones estructurales complejas, subconjuntos equipados y publicaciones técnicas. Dasa producía las principales secciones del fuselaje que contienen el equipo hidráulico, los sistemas secundarios de control de vuelo y el amueblado comercial, montaba las alas y equipaba las alas suministradas por BAE Systems. También realizaba el montaje final de las aeronaves A321 y A319, así como algún equipamiento de las cabinas y la personalización de las cabinas del A300/A310 y la familia 320. BAE Systems era el socio a cargo de las alas para toda la línea de producción de Airbus, y equipaba las alas de la familia A320 instalando la maquinaria hidráulica, eléctrica y para el sistema de control ambiental. La función de CASA en el consorcio Airbus era producir las colas horizontales de fibra de carbono utilizadas en todas las aeronaves Airbus, incluidos los depósitos de combustible integrados. CASA también diseñaba paneles de fuselaje y paneles interiores para la familia A320 y producía puertas frontales y para el tren de aterrizaje de la familia A300/A310 y puertas de pasajeros para la familia A330/A340; *véase Aérospatiale-Matra Offering Memorandum*, 25 de mayo de 1999, CE - Prueba documental 53, páginas 90 y 91.

[2059] Esas filiales son Airbus France S.A.S., Airbus Deutschland GmbH y Airbus España S.L.

[2060] Airbus SAS, una *société par actions simplifiée* (una sociedad por acciones o de responsabilidad limitada) constituida con arreglo a la legislación francesa, fue creada en 2001 para hacerse cargo de todas las actividades de diseño, ingeniería, fabricación y producción relacionadas con LCA del anterior consorcio Airbus Industrie sito en Alemania, España, Francia y el Reino Unido (organizado en filiales operativas alemanas, españolas, francesas y británicas) y todas las participaciones de los socios de Airbus como miembros de Airbus GIE.

[2061] Deutsche Airbus AG era una filial de MBB hasta la fusión de MBB con la filial de Daimler-Benz Deutsche Aerospace AG (Dasa) en 1992, tras lo cual se convirtió en una filial indirecta de Daimler-Benz. Aunque Dasa fue originalmente fundada como Deutsche Aerospace AG en 1989, su nombre se cambió a Daimler-Benz Aerospace AG en 1995, y después a DaimlerChrysler Aerospace AG en 1998 (tras la fusión de

ICC suprimida donde se indica [***]

(posteriormente BAE Systems), y Airbus GIE *colectivamente*. Cuando nos referimos a Airbus GIE como una entidad distinta de los asociados en Airbus, utilizamos la expresión "Airbus GIE".

b) "Transferencia"

i) Argumentos de las partes

Comunidades Europeas

7.185 Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han establecido que muchas de las supuestas subvenciones "de hecho benefician al único productor de LCA de las Comunidades Europeas, Airbus SAS".[2062] Las Comunidades Europeas sostienen que "los Estados Unidos plantean alegaciones contra 'Airbus', que definen como Airbus SAS, una empresa que sólo existe desde julio de 2001".[2063] Según las Comunidades Europeas, dado que Airbus SAS sólo existe desde 2001, las subvenciones supuestamente concedidas antes de esa fecha no pueden en modo alguno haberse concedido a Airbus SAS. Las Comunidades Europeas reconocen la posibilidad de que las subvenciones proporcionada a anteriores productores de LCA en las Comunidades Europeas (y sus empresas conexas) y a empresas relacionadas con Airbus SAS, *podrían* proporcionar un beneficio pertinente a Airbus SAS; sin embargo, sostienen que esto tiene que demostrarse afirmativamente.[2064] Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han hecho una acreditación *prima facie* porque no han demostrado que las supuestas subvenciones proporcionadas a las operaciones de LCA de Airbus de los asociados en Airbus, o a Airbus GIE antes de 2001 "se transfirieron" a Airbus SAS cuando los asociados en Airbus reestructuraron sus relaciones mutuas y establecieron Airbus SAS en 2001. Las Comunidades Europeas alegan que, en consecuencia, los Estados Unidos no han hecho una acreditación *prima facie* por lo que respecta a las siguientes reclamaciones:

a) "Ayuda para emprender proyectos"/"financiación por los Estados miembros" a las siguientes entidades: Airbus France S.A.S. (con respecto al A380); Airbus Deutschland GmbH (con respecto al A380); EADS Airbus S.L. (con respecto al A380); BAE Systems (con respecto al A380); Aérospatiale (con respecto al A340-500/600); CASA (con respecto al A340-500/600); y Aérospatiale (con respecto al A330-200)[2065];

b) préstamos para el desarrollo de nuevos modelos de LCA de Airbus proporcionados por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) a varios asociados en Airbus entre 1998 y 1993[2066];

c) ayuda para investigación y desarrollo tecnológico proporcionada a "Airbus" y a "consorcios de investigación de Airbus" en virtud de los programas marco segundo,

---

Daimler-Benz AG con Chrysler Corporation). Aludimos a esta entidad como "Dasa" a lo largo de todo este informe.

[2062] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 28.

[2063] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 194.

[2064] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 31.

[2065] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 67.

[2066] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1.056-1.059. Los préstamos del BEI en cuestión son los proporcionados a: Aérospatiale, en 1993 para el programa *Super Transporteur*; Aérospatiale, en 1988 y 1992, para la producción del A330/340; British Aerospace, en 1988 y 1989, para el A320; British Aerospace, en 1990 y 1991, para el A330/340; CASA, en 1989 y 1990, para el A320 y el A330/340; y Airbus GIE, en 1990, para el A321.

ICC suprimida donde se indica [***]

tercero, cuarto, quinto y sexto de las Comunidades Europeas, en los que las entidades participantes eran entidades distintas de Airbus SAS y sus filiales[2067];

d) ayuda para investigación y desarrollo tecnológico proporcionada por el Gobierno Federal alemán y por los Gobiernos de Baviera, Hamburgo y Bremen a entidades distintas de Airbus Deutschland, como filial pertinente de Airbus SAS[2068];

e) fondos para investigación y desarrollo tecnológico proporcionados por el Gobierno francés entre 1986 y 2005 a entidades distintas de Airbus France como única filial pertinente de Airbus SAS[2069];

f) incrementos de capital del Estado francés en Aérospatiale entre 1987 y 1994, y transferencia por el Estado francés de su participación en Dassault Aviation a Aérospatiale en 1998[2070]; y

g) la liquidación en 1998 de la deuda pendiente de reembolso de Deutsche Airbus al Gobierno Federal alemán, la inversión de KfW en Deutsche Airbus en 1989, y la transferencia en 1992 de la participación de KfW en Deutsche Airbus a MBB.[2071]

7.186 Las Comunidades Europeas aducen que incumbe a los Estados Unidos demostrar, como parte de su acreditación *prima facie*, que las subvenciones supuestamente otorgadas a los receptores de conformidad con las transacciones arriba citadas "benefician actualmente a Airbus SAS o tienen alguna relación causal con los efectos desfavorables alegados por los Estados Unidos".[2072] Según las Comunidades Europeas, esa obligación es consecuencia de la establecida en el artículo 5 del Acuerdo SMC de no causar efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros. Las Comunidades Europeas sostienen que los "efectos desfavorables" en los que se centran los artículos 5 y 6 se definen como tipos específicos de daño competitivo que son el *efecto de la subvención*, y que se transmiten por intermedio de los *productos* de una empresa receptora.[2073] A juicio de las Comunidades Europeas, esto explica por qué el Órgano de Apelación ha afirmado que un requisito previo para constatar la existencia de una relación causal es que la subvención impugnada realmente beneficie al producto identificado por el Miembro reclamante como producto subvencionado.[2074] En el contexto de la presente diferencia, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos, en consecuencia, están obligados a establecer: i) que las supuestas subvenciones se proporcionan, o se "transfieren", a Airbus SAS, en cuanto entidad que actualmente desarrolla, produce y vende LCA, y ii) que las medidas impugnadas benefician a los productos subvencionados específicos.[2075]

[2067] Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que no tenga en cuenta las donaciones a entidades distintas de Airbus SAS, Airbus Deutschland, Airbus France, Airbus España y Airbus UK en virtud de cada uno de los Programas Marco segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1233-1242.

[2068] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1253-1272.

[2069] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1276.

[2070] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1109.

[2071] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1172 y 1173, 1203 y 1212.

[2072] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 194; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 89.

[2073] CE, respuesta a la pregunta 121 del Grupo Especial, párrafo 375.

[2074] CE, respuesta a la pregunta 121 del Grupo Especial, párrafo 375, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 472.

[2075] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1172; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 116; CE, respuesta a la pregunta 121 del Grupo Especial, párrafo 375.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos

7.187 Los Estados Unidos aducen que el concepto de "transferencia" no es aplicable a las circunstancias concretas objeto de la presente diferencia. Según los Estados Unidos, la "transferencia" es un concepto aplicable, por ejemplo, en el contexto de los derechos compensatorios, en el que la atención se centra en establecer la tasa exacta de subvención *ad valorem* de que el receptor se beneficia, para que pueda imponerse a las importaciones de los productos del receptor un derecho que la contrarreste o "compense".[2076] Los Estados Unidos consideran asimismo que el concepto de la transferencia es aplicable en el contexto de una alegación en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC en los casos en que se proporciona directamente una subvención a una entidad que no produce (y no está relacionada con una entidad que produce) el producto supuestamente involucrado en la generación de efectos desfavorables. En esos casos sería necesario demostrar que la subvención "se transfirió" al productor del producto pertinente a fin de probar que dicho producto es un "producto subvencionado".[2077]

7.188 Según los Estados Unidos, la única base sobre la que las Comunidades Europeas aducen que en la presente diferencia es necesario demostrar la "transferencia" es que la forma jurídica en la que las LCA de Airbus se produjeron se reestructuró de un consorcio a una sociedad por acciones.[2078] Los Estados Unidos sostienen que no hay en el texto del artículo 5 nada que obligue a un Miembro reclamante a demostrar que las subvenciones proporcionadas a productores del producto de que se trata siguen beneficiando (o "se transfieren") a una nueva entidad empresarial establecida por la reestructuración y racionalización por los productores receptores de la relación jurídica que existe entre ellos.[2079]

7.189 Los Estados Unidos aducen que, a efectos de determinar la existencia de una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC "nada cambió" con la creación de Airbus SAS. Las subvenciones que se habían proporcionado a los asociados en Airbus como miembros del consorcio Airbus Industrie favorecen el desarrollo y la producción de diversos modelos de LCA de Airbus que Airbus SAS sigue produciendo y vendiendo.[2080] Según los Estados Unidos, la reorganización en 2000 de las actividades relacionadas con LCA de Airbus de los cuatro asociados en Airbus y Airbus GIE bajo EADS, y la subsiguiente integración de esas actividades bajo Airbus SAS en 2001, no requiere un análisis de la "transferencia".

ii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.190 En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos impugnan determinadas medidas en favor "de las empresas Airbus", que definen como sigue:

> "Airbus SAS, su predecesora Airbus GIE y sus empresas afiliadas actuales y predecesoras, incluida toda persona o entidad que directamente, o indirectamente mediante uno o más intermediarios o vínculos, controle o haya controlado, sea o haya sido controlada por, o esté o haya estado bajo el mismo control que Airbus SAS o Airbus GIE, tales como empresas matrices, empresas hermanas y filiales, entre ellas,

[2076] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 110.
[2077] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 111.
[2078] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 112.
[2079] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 114.
[2080] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 118.

ICC suprimida donde se indica [***]

> Airbus Deutschland GmbH, Airbus España S.L., Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Defence and Space Company ("EADS") y BAE Systems."[2081]

7.191 Los Estados Unidos indican en sus comunicaciones que utilizan el término "Airbus" para aludir "de manera intercambiable a las diversas empresas Airbus".[2082] Por tanto, discrepamos de las Comunidades Europeas en que "los Estados Unidos plantean alegaciones contra 'Airbus', que definen como Airbus SAS".[2083] De la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos se deduce claramente que sus reclamaciones en esta diferencia atañen a medidas en favor "de las empresas Airbus", por lo que quieren decir no sólo Airbus SAS, sino también su "predecesora Airbus GIE y [empresas afiliadas actuales y predecesoras]" tanto de Airbus SAS como de Airbus GIE.

7.192 Los Estados Unidos presentan sus alegaciones basándose en que el "producto subvencionado" objeto de esta diferencia es la familia de LCA de Airbus.[2084] A nuestro entender, el "productor" de este producto subvencionado antes de 2001 era el consorcio Airbus Industrie; es decir, *cada uno de los* asociados en Airbus y sus respectivas filiales, *y* Airbus GIE. Basamos esa conclusión en el hecho de que entre 1970 y 2001 un consorcio de fabricantes aeroespaciales europeos (los asociados en Airbus), cuyas actividades en materia de LCA estaban integradas por intermedio de Airbus GIE, produjo LCA de Airbus.[2085] En otras palabras, cada uno de los asociados en Airbus era, en virtud de su participación en el consorcio Airbus Industrie, un fabricante de LCA de Airbus. Basándonos en lo anterior, estimamos que, a efectos de nuestro análisis de las alegaciones de los Estados Unidos en esta diferencia, una contribución financiera proporcionada a cualquier asociado en Airbus o entidad afiliada, o a Airbus GIE, en relación con el desarrollo y/o producción de una LCA de Airbus, puede otorgar un beneficio al consorcio Airbus Industrie, en cuanto "productor" de LCA de Airbus. De hecho, no creemos que las Comunidades Europeas sostengan otra cosa.

7.193 Las Comunidades Europeas aducen, no obstante, que los Estados Unidos tienen que demostrar que las contribuciones financieras que otorgaron un beneficio al consorcio Airbus Industrie (es decir, contribuciones financieras a cualquiera de los asociados en Airbus, sus filiales, o Airbus GIE) *benefician actualmente a Airbus SAS*. Según las Comunidades Europeas, "hay un requisito básico para el Miembro reclamante de establecer que los *productores* que se alega son la fuente de los efectos desfavorables realmente disfrutan de una subvención".[2086] Las Comunidades Europeas aducen, por tanto, que los Estados Unidos tienen que establecer que las supuestas subvenciones que se proporcionaron al consorcio Airbus Industrie "se transfirieron" a Airbus SAS, la única entidad que actualmente produce LCA de Airbus en las Comunidades Europeas. Ya hemos rechazado la tentativa de las Comunidades Europeas de caracterizar las alegaciones de los Estados Unidos como si estuvieran limitadas a las subvenciones que se otorgaron a Airbus SAS, en lugar de Airbus SAS y su predecesora Airbus GIE y sus respectivas empresas filiales. Como es natural, tendremos que estar persuadidos de que cualesquiera subvenciones cuya existencia pudiéramos constatar realmente subvencionan a LCA de Airbus a fin de constatar que los efectos de esas subvenciones constituyen las diversas formas de efectos desfavorables alegadas. Sin embargo, no creemos que los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC requieran que la relación causal se demuestre mediante el tipo de análisis de la "transferencia" que varios grupos especiales han aplicado en el contexto de la Parte V del Acuerdo SMC. Tampoco creemos que un análisis de la "transferencia" sea

---

[2081] WT/DS316/2, 3 de junio de 2005.
[2082] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 44.
[2083] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 194.
[2084] *Véase* la sección VII.F.4 del presente informe.
[2085] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 45.
[2086] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 20. (sin cursivas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

necesario en las circunstancias que aquí prevalecen, a saber, cuando el receptor directo de la contribución financiera es el productor del producto subvencionado.

7.194 La determinación de si es o no necesario realizar un análisis de la "transferencia" en el marco de la normativa de la OMC se ha planteado anteriormente en casos en que se ha proporcionado una contribución financiera a una entidad con respecto a un producto, pero se alega que el "beneficio" se ha otorgado a una *entidad no vinculada* que produce un *producto distinto*. Se ha mantenido que el párrafo 3 del artículo VI del GATT y la nota 36 al artículo 10 del Acuerdo SMC requieren que una autoridad investigadora en una investigación sobre derechos compensatorios realice un análisis de la transferencia cuando el receptor de la subvención no sea el productor del producto investigado, sino un productor de un producto menos elaborado en el proceso de producción del producto investigado.[2087] La diferencia *Estados Unidos - Madera blanda IV* concernía a los derechos compensatorios impuestos por los Estados Unidos a las importaciones de madera blanda, incluida madera blanda reelaborada, procedentes del Canadá para contrarrestar subvenciones otorgadas a madereros en relación con la tala de madera (es decir, el insumo para la producción de madera aserrada). El Órgano de Apelación confirmó las constataciones del Grupo Especial de que el artículo 10 del Acuerdo SMC y el párrafo 3 del artículo VI del GATT obligaban al USDOC a realizar un análisis de la transferencia en los casos en que una subvención es recibida por un productor de un producto que es un insumo y el producto importado objeto de la investigación en materia de derechos compensatorios es un producto más elaborado distinto producido por un productor no vinculado utilizando el insumo subvencionado.[2088] Destacamos que la fuente de la obligación de realizar un análisis de la transferencia en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* es el párrafo 3 del artículo VI del GATT y el artículo 10 del Acuerdo SMC, disposiciones de la Parte V del Acuerdo SMC que no son directamente pertinentes para nuestro examen de las alegaciones de los Estados Unidos en esta diferencia.[2089]

7.195 Más recientemente, en el asunto *México - Aceite de oliva*, otra diferencia concerniente a las disposiciones de la Parte V del Acuerdo SMC, el Grupo Especial rechazó un argumento según el cual siempre que haya alguna transacción en condiciones de plena competencia entre empresas no vinculadas en la cadena de la producción de un producto importado objeto de una investigación en materia de derechos compensatorios debe realizarse un análisis de la transferencia.[2090] El Grupo Especial observó que dado que el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Madera blanda IV*, había constatado que cuando tanto un insumo como un producto manufacturado ulterior estaban abarcados por la definición del producto objeto de la investigación en materia de derechos

[2087] Informe del Grupo Especial del GATT, *Estados Unidos - Imposición de derechos compensatorios a la carne de cerdo fresca, refrigerada y congelada procedente del Canadá* ("*Estados Unidos - Carne de cerdo canadiense*"), adoptado el 11 de julio de 1991, IBDD 38S/32; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá* ("*Estados Unidos - Madera blanda IV*"), WT/DS257/R y Corr.1, adoptado el 17 de febrero de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS257/AB/R.

[2088] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá* ("*Estados Unidos - Madera blanda IV*"), WT/DS257/AB/R, adoptado el 17 de febrero de 2004, párrafo 167. El Órgano de Apelación revocó la constatación del Grupo Especial de que la omisión del USDOC de realizar un análisis de la transferencia respecto de las ventas de madera aserrada efectuadas en condiciones de plena competencia por madereros/aserraderos titulares de tenencias a reelaboradores con los que no estaban vinculados era incompatible con el artículo 10 y el párrafo 1 del artículo 32 del Acuerdo SMC y el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994.

[2089] *Véase también* el informe del Grupo Especial, *México - Medidas compensatorias definitivas sobre el aceite de oliva procedente de las Comunidades Europeas* ("*México - Aceite de oliva*"), WT/DS341/R, adoptado el 21 de octubre de 2008, párrafo 7.142.

[2090] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.143.

ICC suprimida donde se indica [***]

compensatorios, *no* era necesario un análisis de la transferencia, aun cuando los productores de los productos respectivos *no estuvieran vinculados* y operaran en condiciones de plena competencia, *a fortiori* la mera existencia de una transacción en condiciones de plena competencia entre empresas concerniente al producto objeto de investigación en algún momento comprendido entre la recepción de la subvención y la exportación del producto no debía inferirse que hubiera la obligación de realizar un análisis de la transferencia de conformidad con el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 y el artículo 10 del Acuerdo SMC.[2091]

7.196 En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, una diferencia en el marco de las disposiciones de la Parte III del Acuerdo SMC, el Grupo Especial rechazó el argumento de los Estados Unidos de que el Brasil estaba obligado a determinar la medida exacta en que las subvenciones estadounidenses otorgadas a la producción de "algodón americano (*upland*)" se "transfirieron" efectivamente a los exportadores, después de que el algodón hubiera sido elaborado y vendido, y antes de que se hubiera comercializado.[2092] El Grupo Especial estimó que dadas las diferencias de texto entre las Partes III y V del Acuerdo SMC, los principios de "transferencia" desarrollados en el contexto de la Parte V de dicho Acuerdo no eran directamente aplicables al examen por el Grupo Especial del perjuicio grave en virtud del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.[2093] El Órgano de Apelación constató que el Grupo Especial no había incurrido en error en su evaluación de la cuantía de las subvenciones a los efectos de su análisis en virtud del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.[2094] El Órgano de Apelación afirmó lo siguiente:

> "Como ya hemos señalado, la prescripción que se establece en el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 y en el párrafo 4 del artículo 19 del Acuerdo SMC de que los derechos compensatorios percibidos sobre un producto se limiten a la cuantía de la subvención concedida a ese producto no tiene paralelo en las disposiciones relativas a las subvenciones recurribles y a las acciones pertinentes de la Parte III del Acuerdo SMC. Por consiguiente, la necesidad de un análisis de la "transferencia" con arreglo a lo dispuesto en la Parte V del Acuerdo SMC no es fundamental para evaluar el efecto significativo de contención de la subida de los precios de conformidad con el párrafo 3 c) del artículo 6 que figura en la Parte III de dicho Acuerdo. No obstante, reconocemos que el "producto subvencionado" ha de ser debidamente identificado a los efectos de la contención significativa de la subida de los precios a que se refiere el párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC. Y en el caso de que los pagos impugnados no subvencionen de hecho ese producto, ello podría menoscabar la conclusión de que la subvención tiene un efecto significativo de contención de los precios de ese producto en el mercado pertinente."[2095]

7.197 Entendemos que el Órgano de Apelación quiere decir que para demostrar la existencia de una relación causal en el contexto del artículo 6 (en aquella diferencia, que una subvención cuya existencia se había constatado tenía por efecto una contención significativa de la subida de los precios, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6) es necesario vincular la subvención con el producto supuestamente involucrado en la producción del perjuicio grave. En los casos en que una

---

[2091] Informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.143. El Grupo Especial estimó asimismo que no era preciso identificar al receptor o receptores concretos del beneficio, ni la forma concreta en que se concede la subvención, para determinar que se ha otorgado un "beneficio", y que por tanto existe una subvención en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1; párrafo 7.152.

[2092] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1180.

[2093] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1181.

[2094] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 473.

[2095] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 472.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvención se proporciona directamente a una entidad que no produce, y que no está vinculada a una entidad que produce, el producto supuestamente involucrado en la producción del perjuicio grave, una parte reclamante tendrá que demostrar en qué de modo ese producto está efectivamente subvencionado a efectos del análisis de la relación causal con arreglo al artículo 6.

7.198 Al aducir que "no puede presuponerse que subvenciones abonadas a entidades que ya no existen, ni mucho menos fabrican y venden LCA, benefician a Airbus SAS", las Comunidades Europeas piden en lo fundamental al Grupo Especial que trate al consorcio Airbus Industrie (y las diversas entidades jurídicas que configuraban el consorcio) como un productor de LCA de Airbus distinto de Airbus SAS. No podemos hacer tal cosa.

7.199 Reconocemos que el cambio en la estructura jurídica del productor de LCA de Airbus, de un *groupement d'intérêt économique* a una *société par actions simplifiée*, es jurídicamente significativo en el contexto del derecho de sociedades. Los derechos y obligaciones legales de los asociados en Airbus (y sus respectivos propietarios) cambiaron de los de fabricantes aeroespaciales y miembros de un consorcio a los de accionistas de una empresa cotizada en Bolsa (EADS), la cual, por intermedio de su filial Airbus SAS, poseía los activos relacionados con LCA y realizaba las actividades relacionadas con LCA de los anteriores asociados en Airbus y Airbus GIE. No obstante, basándonos en la realidad económica de la producción de LCA de Airbus, estimamos que el consorcio Airbus Industrie (es decir, cada uno de los asociados en Airbus, sus respectivas filiales y Airbus GIE) son el *mismo productor* de LCA de Airbus que Airbus SAS. Recordamos a ese respecto que las Comunidades Europeas, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, indicaron que todos los activos de explotación de LCA y todas las actividades de diseño, fabricación y comercialización de LCA de los anteriores asociados en Airbus y Airbus GIE quedaron agrupados en Airbus SAS y sus filiales.[2096] Además, al aceptar la propuesta de fusión de Aérospatiale-Matra, DASA y CASA para constituir EADS, la Comisión Europea opinó que no había indicaciones de que la operación afectaría a la *calidad o la naturaleza del control* de Airbus Industrie, ni tendría repercusión alguna en la distribución del trabajo entre los asociados en Airbus.[2097]

7.200 En otras palabras, a efectos de nuestro análisis de las alegaciones de los Estados Unidos en el marco de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC, no consideramos que los cambios en la estructura empresarial del productor de LCA de Airbus sean tales que obliguen a los Estados Unidos a demostrar, como parte de su acreditación *prima facie*, la "transferencia" a la entidad Airbus SAS de beneficios otorgados por contribuciones financieras que se habían proporcionado al consorcio Airbus Industrie. Si constatáramos que cualquiera de las supuestas contribuciones financieras proporcionadas al consorcio Airbus Industrie otorgaron un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, y en consecuencia constituyen subvenciones, consideraríamos, a los efectos de nuestro análisis de los efectos desfavorables en el marco de los artículos 5 y 6, que esas subvenciones realmente subvencionan a LCA de Airbus.

7.201 Pasamos ahora a los argumentos de las Comunidades Europeas de que, pese a ello, varias transacciones tuvieron por efecto la "extinción" de una parte de cualesquiera supuestas subvenciones que de otro modo podamos constatar que se han otorgado a Airbus SAS.

[2096] CE, respuesta a la pregunta 81 del Grupo Especial, párrafo 165.

[2097] Comisión Europea, Procedimiento de fusión, Decisión en virtud del apartado 2) del artículo 6, caso Nº COMP/M.1745 - EADS, 11 de mayo de 2000, Estados Unidos - Prueba documental 479, párrafo 16.

ICC suprimida donde se indica [***]

c) Extinción del beneficio

i) Argumentos de las partes

Comunidades Europeas

7.202 Las Comunidades Europeas sostienen que, con independencia de la cuestión que identifican como "transferencia", han demostrado que "la mayor parte" de las supuestas subvenciones en litigio en esta diferencia "se han extinguido, reembolsado, retirado o extraído en una serie de transacciones en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado", como consecuencia de lo cual Airbus SAS no "disfruta actualmente de subvenciones que pudieran causar los efectos desfavorables alegados por los Estados Unidos".[2098]

7.203 Según las Comunidades Europeas, diversos grupos especiales de la OMC y el Órgano de Apelación han aclarado reiteradamente que cualquier beneficio que pueda haber otorgado una contribución financiera (y, por tanto, una subvención que se considera existe) queda presumiblemente "extinguido" a los efectos del Acuerdo SMC cuando la empresa receptora (o partes de ella) se vende "en condiciones de plena competencia" y "a un valor justo de mercado".[2099] Las Comunidades Europeas se remiten a ese respecto a los informes de los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en los asuntos *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, que a su entender establecen el "principio" de que la venta de una empresa en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado presumiblemente "elimina cualquier beneficio de anteriores subvenciones" para el comprador de esa empresa.[2100] Aunque los asuntos arriba citados eran consecuencia de determinaciones en materia de derechos compensatorios impugnadas al amparo de la Parte V del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas aducen que el "principio de extinción" enunciado en ellos se basa en la definición de "subvención" en el párrafo 1 del artículo 1, y es, por consiguiente, tan pertinente para la Parte III del Acuerdo SMC como lo es para la Parte V.[2101] Aunque también reconocen que los asuntos arriba citados concernían a la privatización de empresas anteriormente de propiedad estatal, las Comunidades Europeas sostienen que una declaración del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre*

[2098] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 196 y 197; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 90.

[2099] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 198. A juicio de las Comunidades Europeas, este "principio" está "enraizado en el principio del 'beneficio para el receptor'", y es parte de la definición de "subvención" en el párrafo 1 del artículo 1; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 59; respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 222.

[2100] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 198-202; respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 223; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Establecimiento de derechos compensatorios sobre determinados productos de acero al carbono aleado con plomo y bismuto y laminado en caliente originarios del Reino Unido* ("*Estados Unidos - Plomo y bismuto II*"), WT/DS138/R y Corr.2, adoptado el 7 de junio de 2000, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS138/AB/R; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas* ("*Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*"), WT/DS212/R, adoptado el 8 de enero de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS212/AB/R; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas, Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21* ("*Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*"), WT/DS212/RW, adoptado el 27 de septiembre de 2005.

[2101] CE, respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 222.

ICC suprimida donde se indica [***]

determinados productos de las CE extiende la aplicación del principio a las ventas entre entidades privadas.[2102]

7.204 Basándose en el principio de "extinción" que aducen fue establecido en los asuntos arriba citados, y en la extensión de ese principio a las ventas entre entidades privadas que propugnan, las Comunidades Europeas aducen que: i) la venta por el Estado francés de acciones en Aérospatiale-Matra mediante una oferta pública en 2000; ii) la combinación de los activos y actividades relacionados con LCA de los asociados en Airbus para constituir EADS y la oferta pública de acciones de EADS en 2000; iii) las ventas en el mercado de acciones de EADS por varios accionistas de EADS (entre ellos el Estado francés) entre 2001 y 2006; y iv) la venta por BAE Systems de su participación en Airbus SAS a EADS en 2006 "extinguieron" cada una efectivamente una parte de cualesquiera subvenciones de que Airbus SAS disfrute actualmente. Las transacciones específicas que las Comunidades Europeas alegan han resultado en la "extinción" de una parte de cualesquiera subvenciones a Airbus SAS se exponen a continuación[2103]:

Fecha	Transacción	Porcentaje vendido	Porcentaje de beneficio extinguido
1999 y 2000	Supuesta privatización de Aérospatiale mediante la combinación de Aérospatiale con Matra Hautes Technologies para constituir Aérospatiale-Matra, y venta al público por el Estado francés de una parte de sus acciones en Aérospatiale-Matra	50%	Extinción del 50% del beneficio para Aérospatiale
2000	Combinación de Aérospatiale-Matra, Dasa y CASA para constituir EADS y oferta pública de acciones de EADS[2104]	16,42%	Extinción del 16,42% del beneficio para EADS
2001	Ventas en el mercado por Lagardère y por el Estado francés de sus respectivas acciones directas en EADS	3%	Extinción del 3% del beneficio para EADS
2004	Venta a término cubierta por DaimlerChrysler de sus acciones directas en EADS	2,75%	Extinción del 2,20% del beneficio para Airbus SAS
2006	Venta a término irrevocable por DaimlerChrysler de acciones indirectas en EADS	7,5%	Extinción del 6% del beneficio para Airbus SAS (80% del 7,5%)
2006	Emisión por Lagardère de bonos de canje obligatorio (convertibles en sus acciones indirectas en EADS en fechas específicas)	2,5% (2007) 2,5% (2008) 2,5% (2009)	Extinción del 6% del beneficio para Airbus SAS (80% del 7,5%)
2006	Ejercicio de opción de venta y venta por BAE Systems de su participación del 20% en Airbus SAS a EADS	20%	Extinción del 20% del beneficio para Airbus SAS

[2102] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 213-215; respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 223. Las Comunidades Europeas sostienen también que el Grupo Especial sobre el cumplimiento a cargo del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21)* estableció el principio de que una venta parcial (en lugar de completa) de una empresa puede eliminar una parte correspondiente de la subvención; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 216-219; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - Comunidades Europeas)*, párrafos 7.88-7.176.

[2103] CE, respuesta a la pregunta 111 del Grupo Especial, párrafo 316.

[2104] La combinación de los asociados en Airbus alemán, español y francés para constituir EADS fue precedida de la "extracción" de efectivo por parte de DaimlerChrysler (como propietario de Dasa) y el Gobierno español (como propietario de CASA). Las Comunidades Europeas aducen que esas "extracciones de efectivo" extinguieron (o representaron el reembolso de) una parte de los beneficios de las subvenciones recibidas por Dasa y CASA, respectivamente. Los argumentos sobre la "extracción" se examinan por separado en la sección VII.E.1 e) *infra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos

7.205 A juicio de los Estados Unidos, el argumento de las Comunidades Europeas sobre la "extinción" se basa en un intento viciado de asimilar por analogía las transacciones arriba citadas con las transacciones objeto de los asuntos *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*. Los Estados Unidos aducen que las transacciones identificadas por las Comunidades Europeas, que según éstas "extinguieron" una parte del beneficio de cualesquiera subvenciones de que actualmente disfruta Airbus SAS, carecen de alguna o de todas las características que en aquellos asuntos eran esenciales para las constataciones relativas a la extinción de las subvenciones.[2105] Los Estados Unidos observan que los asuntos *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* se referían a los efectos de privatizaciones completas en la medida en que las subvenciones otorgadas a empresas antes de su privatización pudieran ser objeto de compensación con arreglo a la Parte V del Acuerdo SMC.[2106] Según los Estados Unidos, una característica fundamental de las transacciones de privatización objeto de aquellas diferencias era que conllevaban la transferencia a un comprador, en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, de toda o sustancialmente toda la participación del Estado en una entidad, incluida una transferencia completa del control.

7.206 En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no tienen en cuenta la importancia que tiene el hecho de que los asuntos en los que se apoyan para invocar el "principio" de extinción entrañaban exámenes de determinaciones en materia de derechos compensatorios formuladas por una autoridad investigadora en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC.[2107] Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han tenido en cuenta las diferencias entre la naturaleza de la investigación en una diferencia en materia de derechos compensatorios en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC y una diferencia en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC.[2108]

7.207 Concretamente, los Estados Unidos observan que una autoridad investigadora en un procedimiento de derechos compensatorios está obligada a determinar si existe una subvención que puede dar lugar a la imposición de esos derechos y, en caso afirmativo, la cuantía de la subvención que ha de contrarrestarse mediante ellos. En contraste, en una diferencia en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC, el grupo especial está obligado a determinar si el Miembro demandado, mediante el uso de subvenciones, ha causado efectos desfavorables para los intereses de un Miembro reclamante.[2109] Los Estados Unidos sostienen que, aun en el caso de que una transacción pueda (a efectos de argumentación) dar lugar a que una subvención proporcionada anteriormente ya no quede sujeta a la imposición de derechos compensatorios a los efectos de la Parte V del Acuerdo SMC, esto no significa necesariamente que ya no pueda causar efectos desfavorables en el sentido de la Parte III del Acuerdo SMC.[2110]

7.208 Los Estados Unidos sostienen además que los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la "extinción" y la "extracción" de las supuestas subvenciones son completamente irrelevantes por lo que respecta al argumento de los Estados Unidos relativo a la relación causal.[2111] Según los Estados Unidos, lo que fundamentalmente aducen a ese respecto es que las supuestas

[2105] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial, párrafo 321.
[2106] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 121.
[2107] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial, párrafo 322.
[2108] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial, párrafo 323.
[2109] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial, párrafo 342.
[2110] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial, párrafo 343.
[2111] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 169 del Grupo Especial, párrafo 221.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvenciones objeto de esta diferencia (a saber, la AEP/FEM, junto con otras subvenciones) distorsionan el mercado de LCA: i) permitiendo el lanzamiento de modelos de LCA que de otro modo no podrían haberse lanzado; ii) permitiendo a Airbus invertir en múltiples lanzamientos de LCA más rápidamente de lo que de otro modo habría podido; y iii) permitiendo a Airbus utilizar sus fondos limitados para reducir los precios de modelos de LCA ya lanzados.[2112] Por tanto, según los Estados Unidos, en cualquier momento dado, la repercusión de las supuestas subvenciones incluye tanto i) la existencia de modelos de LCA de Airbus que no se habrían lanzado en el pasado sin las supuestas subvenciones; como ii) la repercusión actual de subvenciones que se están actualmente proporcionando para el desarrollo de nuevos modelos de LCA de Airbus en las restricciones financieras que Airbus en su conjunto experimenta actualmente.[2113]

7.209 Por último, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no han demostrado que las transacciones específicas que según afirman "extinguieron" una parte de anteriores subvenciones concedidas a los asociados en Airbus y Airbus SAS fueron ventas de acciones que tuvieron lugar en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado.[2114]

ii) Argumentos de los terceros

Australia

7.210 Australia aduce que los elementos para establecer la existencia de un "beneficio" son los mismos en el contexto de la Parte III que en el de la Parte V del Acuerdo SMC, y que tanto en la Parte III como en la Parte V la subsistencia del beneficio constituye la base para determinar el ulterior elemento de daño.[2115] Sostiene, por consiguiente, que la presunción refutable de que una privatización en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado resulta en la extinción del beneficio, como reconoció el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, en el contexto de la Parte V del Acuerdo SMC, es igualmente aplicable a la existencia de un beneficio en el marco de la Parte III de dicho Acuerdo.[2116] Australia aduce también que la cuestión de si una subvención ha sido parcial o totalmente extinguida por la venta de las acciones en una entidad subvencionada depende de la naturaleza y las consecuencias de esa venta.[2117]

[2112] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 169 del Grupo Especial, párrafo 222.

[2113] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 169 del Grupo Especial, párrafo 222. Los Estados Unidos también aducen que las transacciones de 2006 y el arreglo cubierto de venta a término de Daimler-Chrysler en 2004, que no pudieron tener lugar hasta 2007, ocurrieron después del establecimiento de este Grupo Especial, por lo que no pueden afectar a la resolución de esta diferencia; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 529 y 530.

[2114] En relación con esta cuestión, los Estados Unidos aducen: i) que varias de las transacciones en cuestión no son realmente ventas de acciones; ii) que varias de las transacciones fueron ventas de entre un 1 por ciento y un 9,95 por ciento de las empresas afectadas, y en consecuencia entrañaron significativamente menos de "todas o sustancialmente todas" las acciones de las entidades pertinentes; iii) que ninguna de las transacciones resultó en que el vendedor perdiera una participación de control en las empresas pertinentes; y iv) que varias de las transacciones tuvieron lugar después del establecimiento de este Grupo Especial, y en consecuencia no afectan a la resolución de esta diferencia; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 529-536.

[2115] Respuestas de Australia a las preguntas a los terceros, 10 de septiembre de 2007, párrafo 2. Australia observa que la única diferencia real entre las Partes III y V es que en la Parte III no hay nada que requiera una cuantificación o asignación exactas del beneficio de la subvención.

[2116] Respuestas de Australia a las preguntas a los terceros, 10 de septiembre de 2007, párrafo 2.

[2117] Respuestas de Australia a las preguntas a los terceros, 10 de septiembre de 2007, párrafo 2. En ese sentido, Australia sostiene que el Grupo Especial tendrá que examinar todos los hechos pertinentes, incluidas las disposiciones que figuran en los contratos de préstamo entre los gobiernos y Airbus SAS en relación con las

ICC suprimida donde se indica [***]

Brasil

7.211 Según el Brasil, las constataciones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* guardan relación con la existencia de un beneficio a efectos de constatar la existencia de una subvención, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1, y aplicar derechos compensatorios con arreglo a la Parte V del Acuerdo SMC. Como la identificación del "producto subvencionado" (incluida la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 del artículo 1) también es un primer paso necesario en un análisis del perjuicio grave en el marco de la Parte III, el Brasil sostiene que las anteriores interpretaciones del párrafo 1 del artículo 1 en relación con la determinación de la subvención parecen ser aplicables en el contexto de cualquier diferencia en el marco del Acuerdo SMC, incluidas las relacionadas con las subvenciones prohibidas en el marco de la Parte II y las subvenciones recurribles en el marco de la Parte III.[2118]

7.212 El Brasil aduce que las transacciones pertinentes citadas por las Comunidades Europeas no son privatizaciones, por lo que no parece que justifiquen la presunción de que el beneficio de anteriores subvenciones quedó extinguido.[2119] Observa asimismo que los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en los asuntos *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* abordaban la cuestión de si la privatización del receptor había extinguido el beneficio a efectos de la imposición de derechos compensatorios en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC. El Brasil sostiene que la Parte V del Acuerdo SMC requiere que se calcule la cuantía exacta de la subvención para velar por que no se impongan derechos compensatorios superiores a dicha cuantía, como dispone el párrafo 4 del artículo 19 del Acuerdo SMC, mientras que en el marco de las Partes II y III del Acuerdo SMC no se requiere una cuantificación exacta de la subvención.[2120] Según el Brasil, dada la inexistencia de toda obligación de cuantificar con exactitud la subvención, y dada la inexistencia de cualquier disposición *de minimis* en las Partes II y III del Acuerdo SMC, una extinción "parcial" del beneficio significaría aun así que el receptor se está beneficiando de las subvenciones, si bien cabría aducir que en menor medida. Por tanto, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que en determinadas circunstancias las transferencias parciales de acciones pueden extinguir una parte del beneficio para el receptor, esa constatación no debería afectar a las constataciones del Grupo Especial sobre la existencia de un beneficio.[2121]

Japón

7.213 El Japón sostiene que el Grupo Especial debe examinar con cuidado, basándose en las circunstancias específicas del caso, si las Comunidades Europeas han demostrado que las privatizaciones han tenido lugar en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, y que cualesquiera supuestos beneficios realmente se han extinguido.[2122] Aduce que no hay en el Acuerdo SMC, en la jurisprudencia aplicable, ni en pura lógica, ningún fundamento para sostener que una transferencia parcial de una empresa no debe estar sujeta a la misma presunción refutable de

---

obligaciones de transferencia a entidades sucesoras; Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, 7 de mayo de 2007, párrafo 57.

[2118] Respuestas del Brasil a las preguntas a los terceros, 10 de septiembre de 2007, párrafo 5.

[2119] Respuestas del Brasil a las preguntas a los terceros, 10 de septiembre de 2007, párrafo 7.

[2120] Respuestas del Brasil a las preguntas a los terceros, 10 de septiembre de 2007, párrafos 6 y 7; comunicación escrita en calidad de tercero, párrafo 37.

[2121] Respuestas del Brasil a las preguntas a los terceros, 10 de septiembre de 2007, párrafo 7.

[2122] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 19.

ICC suprimida donde se indica [***]

extinción establecida por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*.[2123]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.214 Las Comunidades Europeas aducen que la mayoría de las supuestas subvenciones cuya existencia el Grupo Especial pudiera constatar ha quedado "extinguida" por una serie de transacciones, supuestamente en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, que conllevaron cambios en la propiedad de Aérospatiale, o EADS, como consecuencia de lo cual "Airbus SAS no *disfruta actualmente* de subvenciones que pudieran causar los efectos desfavorables alegados por los Estados Unidos".[2124] Este argumento plantea una cuestión preliminar, a saber, si también debe constatarse que una subvención cuya existencia se ha constatado confiere un beneficio actual, o subsistente, a la empresa receptora que produce el producto subvencionado para que esa subvención pueda causar efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC.

7.215 Recordamos que la parte pertinente del artículo 5 del Acuerdo SMC estipula lo siguiente:

> "Ningún Miembro deberá causar, mediante el *empleo* de cualquiera de *las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1*, efectos desfavorable para los intereses de otros Miembros, es decir ..."[2125]

El concepto de "efectos desfavorables" en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC atañe a los efectos para los "intereses de otros Miembros". Los apartados a), b) y c) del artículo 5 describen esos efectos como:

> i) "daño a la rama de producción nacional de otro Miembro;
>
> ii) anulación o menoscabo de las ventajas resultantes para otros Miembros, directa o indirectamente, del GATT de 1994, en particular de las ventajas de las concesiones consolidadas de conformidad con el artículo II del GATT de 1994;
>
> iii) perjuicio grave a los intereses de otro Miembro".[2126]

El párrafo 3 del artículo 6 dispone que se considerará que existe perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 si se dan una o varias de las siguientes circunstancias:

> a) "que la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las importaciones de un producto similar de otro Miembro en el mercado del Miembro que concede la subvención;
>
> b) que la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de un producto similar de otro Miembro al mercado de un tercer país;
>
> c) que la subvención tenga por efecto una significativa subvaloración de precios del producto subvencionado en comparación con el precio de un producto similar de otro Miembro en el mismo mercado, o tenga un efecto significativo de contención de la

[2123] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 22, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - Comunidades Europeas)*, párrafos 7.130-7.158.

[2124] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 90. (sin cursivas en el original)

[2125] Sin cursivas en el original.

[2126] No se reproducen las notas de pie de página.

ICC suprimida donde se indica [***]

subida de los precios, reducción de los precios o pérdida de ventas en el mismo mercado;

d) que la subvención tenga por efecto el aumento de la participación en el mercado mundial del Miembro que la otorga con respecto a un determinado producto primario o básico subvencionado en comparación con su participación media durante el período de tres años inmediatamente anterior; y que ese aumento haya seguido una tendencia constante durante un período en el que se hayan concedido subvenciones".

7.216 Implícito en el argumento de las Comunidades Europeas está el supuesto de que "las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1" sólo pueden causar efectos desfavorables, en el sentido del artículo 5, si puede demostrarse que *actualmente* otorgan un "beneficio" a un receptor. Ese supuesto parece basarse en una analogía con el contexto de los derechos compensatorios, en el cual el derecho de un Miembro a imponer derechos compensatorios sobre un producto está limitado a la *cuantía* de la subvención que ese producto recibe. Las Comunidades Europeas aducen que la existencia actual del beneficio otorgado por una contribución financiera es análogamente un requisito previo para una determinación de que un Miembro ha causado, mediante el uso de una subvención, efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro, en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC.

7.217 Discrepamos. Para sostener con éxito una alegación al amparo del artículo 5 del Acuerdo SMC, un Miembro reclamante debe establecer que otro Miembro ha causado, mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1, uno o más de los efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro enumerados. Por tanto, uno de los elementos de una alegación de efectos desfavorables formulada por un Miembro reclamante consistirá en establecer la existencia de una "subvención a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1". Tomamos nota de la siguiente declaración del Órgano de Apelación, en *Canadá - Aeronaves*, relativa a la definición de "subvención" en el párrafo 1 del artículo 1 y el sentido del término "beneficio" en el párrafo 1 b) del artículo 1:

> "La definición de 'subvención' en el párrafo 1 del artículo 1 consta de dos elementos separados: 'una contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público' y 'un beneficio' que 'con ello se otorgue'. El primer elemento de esta definición se basa en si el *gobierno* hace una 'contribución financiera', en el sentido de esa expresión definido en el párrafo 1 a) del artículo 1. Está centrado en la acción del gobierno de hacer la 'contribución financiera'. Puesto que esto es así, nos parece lógico que el segundo elemento que figura en el párrafo 1 del artículo 1 se refiera al 'beneficio' que 'se otorgue' al *receptor* mediante esa acción del gobierno. Así pues, en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 1, la 'subvención' se define por referencia, en primer lugar, a la acción de la autoridad otorgante y, en segundo lugar, a lo otorgado al receptor ...
>
> Creemos también que la palabra 'beneficio', tal como se utiliza en el párrafo 1 b) del artículo 1, implica algún tipo de comparación. Esto debe ser así, porque no puede haber un 'beneficio' para el receptor a menos que la 'contribución financiera' lo coloque en una situación mejor que la que habría tenido de no existir esa contribución. A nuestro juicio, el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un 'beneficio', porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una 'contribución financiera' pueden identificarse

ICC suprimida donde se indica [***]

> determinando si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado."[2127]

7.218 El párrafo 1 del artículo 1 está redactado en presente; es decir, "se considerará que existe" subvención cuando "haya una contribución financiera" y "con ello se otorgue un beneficio". La construcción gramatical del párrafo 1 del artículo 1 sugiere que la "contribución financiera" y el "beneficio" nacen al mismo tiempo. Respalda esa interpretación la locución adverbial "con ello", cuyo sentido corriente es "por ese medio".[2128] Como aclaró el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, la indagación de la existencia de un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 se centra en si la contribución financiera pone al receptor en una posición más ventajosa de lo que habría sido el caso de no existir dicha contribución. Por consiguiente, nos resulta difícil entender la coherencia de un concepto como el de "beneficio subsistente" en el marco jurídico del artículo 1 del Acuerdo SMC. En la medida en que un concepto como el de "beneficio subsistente" guarde relación con la manera en que el *efecto* de una subvención debe analizarse a lo largo del tiempo, estimamos que este es un aspecto del análisis de la relación causal que debe realizarse conforme a los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC, y parte de la evaluación de los "efectos" de una subvención con arreglo a esas disposiciones. Si se proporciona una contribución financiera en condiciones mejores de las que podrían haberse obtenido en el mercado, "con ello" se otorga un beneficio, se considera que existe una subvención, y se abre la posibilidad, que el Miembro reclamante puede proceder a establecer, de que el "uso" de esa subvención haya causado efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros.

7.219 Aparentemente, el concepto de "beneficio subsistente" propugnado por las Comunidades Europeas parece combinar los conceptos de "beneficio", que atañe a las condiciones en que se proporcionó la contribución financiera, comparadas con un punto de referencia en el mercado, y de "efectos", que atañe a la repercusión de la subvención en el mercado en un momento que es normalmente posterior a aquel en que se otorgó la subvención. Tomamos nota de las observaciones sobre este error de interpretación formuladas por el Grupo Especial a cargo del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*:

> "El concepto de 'beneficio' es un componente de la definición de una subvención a tenor del párrafo 1 a) 2) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Habida cuenta de que no estamos obligados a calcular la cuantía del 'beneficio', lógicamente no se nos puede exigir que hagamos ningún tipo de 'imputación' precisa del 'beneficio'. Además, no encontramos ninguna justificación en el texto para tomar como sinónimos a los diferentes términos: 'beneficio' y 'efectos desfavorables'/'perjuicio grave'. Si consideráramos que el concepto de 'beneficio' para un receptor y el concepto de 'efectos desfavorables' para los intereses de otro Miembro son idénticos, reduciríamos en realidad las disposiciones de la Parte III a la inutilidad. Como intérprete de un tratado, al Grupo Especial no le está permitido hacerlo."[2129]

[2127] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* ("*Canadá - Aeronaves*"), WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, párrafos 156 y 157.

[2128] El *New Shorter Oxford English Dictionary* define "*thereby*" ("con ello") como "*by that means, as a result of that; through that*" ("por ese medio, como resultado de ello; por medio de ello"); *New Shorter Oxford English Dictionary*, Oxford University Press, Oxford, 1999, página 3275. El *Black's Law Dictionary* describe "*thereby*" ("con ello"), como "*by that means*; *in consequence of that*" ("por ese medio; como consecuencia de ello"); *Black's Law Dictionary*, Sexta edición, West Publishing Co., St. Paul, 1990, página 1478.

[2129] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1179. (no se reproducen las notas de pie de página)

ICC suprimida donde se indica [***]

7.220 Recordamos también el distinto contexto en que las autoridades investigadoras están obligadas a demostrar la existencia, durante el período de investigación o examen pertinente, de un beneficio subsistente de una contribución financiera anterior, de conformidad con la Parte V del Acuerdo SMC. Esa obligación deriva del párrafo 3 del artículo VI del GATT y del artículo 10 del Acuerdo SMC, que permiten contrarrestar, mediante derechos compensatorios, no más que la cuantía *ad valorem* de la subvención que se ha determinado se otorgó a la fabricación o producción de un *producto*.[2130] Por su parte, el párrafo 4 del artículo 19 y el párrafo 1 del artículo 21 limitan la imposición de derechos compensatorios a la *cuantía* de la subvención cuya existencia se ha constatado, calculada en términos de la subvención por unidad del *producto* subvencionado y exportado. Por tanto, las disposiciones de la Parte V del Acuerdo SMC crean una necesidad pragmática de vincular una subvención a *productos* importados para evaluar el efecto de las importaciones subvencionadas. Como observó el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*:

> "En vista de las diferencias que hay en el texto, el contexto, la naturaleza jurídica y el propósito de las disposiciones de la Parte III del Acuerdo SMC relativas a la determinación multilateral de si un Miembro, mediante el empleo de una subvención, causa 'efectos desfavorables' que constituyen 'perjuicio grave a los intereses de otro Miembro' y de la Parte V del Acuerdo relativas a las obligaciones que tiene que cumplir un Miembro cuando hace una investigación unilateral en materia de derechos compensatorios, nos rehusamos a transponer directamente el enfoque cuantitativo y las obligaciones metodológicas más detalladas de la Parte V a las disposiciones de la Parte III del Acuerdo SMC."[2131]

7.221 Como hemos explicado, no sugerimos que, con arreglo al artículo 5 del Acuerdo SMC, no sea necesario vincular una subvención proporcionada a un receptor con un producto o productos en particular a fin de demostrar que un Miembro ha causado, mediante el uso de esa subvención, los efectos desfavorables para los intereses del Miembro reclamante que se han alegado.[2132] Esto, sin embargo, no significa que un Miembro reclamante esté obligado a establecer que el "beneficio" para el receptor es "actual" o "subsistente" para establecer ese vínculo y demostrar que el uso de esa subvención ha causado efectos desfavorables para sus intereses.[2133] Puede haber perfectamente circunstancias en las que, dada la naturaleza de la subvención, el paso del tiempo entre su recepción y los supuestos efectos desfavorables, la posición del receptor en el mercado y consideraciones de mercado exógenas, sea difícil demostrar la existencia de algo más que una tenue relación causal entre la subvención y los supuestos efectos desfavorables. Sin embargo, esto es parte inherente del análisis de la relación causal que ha de realizarse conforme a los artículos 5 y 6, y no conlleva una obligación de demostrar la "subsistencia del beneficio" de una subvención otorgada anteriormente.

[2130] El párrafo 3 del artículo VI del GATT y la nota 36 al artículo 10 del Acuerdo SMC disponen que por "derecho compensatorio" se entenderá:

"Un derecho especial percibido para contrarrestar cualquier prima o subvención concedida, directa o indirectamente, a la fabricación, la producción o la exportación de un producto."

[2131] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1177.

[2132] *Véanse* los párrafos 7.194-7.200.

[2133] Recordamos a ese respecto que el Grupo Especial a cargo del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* consideró que el hecho de que las disposiciones legales y reglamentarias que regían el pago de muchas de las subvenciones en cuestión en aquella diferencia hubieran expirado no tenía importancia para su análisis del perjuicio grave; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1201. *Véase también* el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil* ("*Indonesia - Automóviles*"), WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R y Corr.1 y 2, adoptado el 23 de julio de 1998, y Corr.3 y 4, párrafo 14.206.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.222 Concluimos que siempre que los Estados Unidos, en cuanto Miembro reclamante, establezcan: i) el otorgamiento de una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) del artículo 1; ii) que con ello otorga un beneficio, en el sentido del párrafo 1 b) y iii) la especificidad, de conformidad con el artículo 2, "se considerará que existe" una subvención que es recurrible en virtud de la Parte III del Acuerdo SMC, y los Estados Unidos podrán formular adecuadamente una alegación al amparo del artículo 5, siempre y cuando puedan demostrar que las Comunidades Europeas y determinados Estados miembros han causado, mediante el uso de esa subvención, efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. No encontramos en el artículo 5 del Acuerdo SMC nada que obligaría a los Estados Unidos a establecer, además, que todo o parte del "beneficio" que se ha constatado se otorgó mediante una contribución financiera sigue existiendo, o existe actualmente.

7.223 Por consiguiente, rechazamos los argumentos de las Comunidades Europeas de que determinadas supuestas subvenciones han quedado extinguidas debido a una serie de transacciones en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, argumentos que consideramos infundados, dado que se basan en una interpretación errónea del artículo 5 del Acuerdo SMC.

d) Constataciones subsidiarias

7.224 A nuestro entender, las constataciones arriba expuestas son suficientes para resolver esta cuestión. Pese a ello, y con el fin de lograr una resolución positiva de esta diferencia en el caso de que las anteriores constataciones sean revocadas en apelación, consideramos adecuado formular constataciones subsidiarias sobre los argumentos de las Comunidades Europeas de que, en el contexto de una alegación en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC, cabe presumir que la existencia de un beneficio conferido por una contribución financiera proporcionada a un receptor queda extinguido por la venta subsiguiente del receptor a un comprador, en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado.

7.225 Las Comunidades Europeas nos piden que interpretemos que el artículo 5 obliga a un Miembro reclamante a establecer no sólo la existencia de una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, sino también que la contribución financiera otorga un beneficio "actual" o "continuado" al receptor, como requisito previo para demostrar que un Miembro ha causado, mediante el uso de esa subvención, efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro. Si hubiéramos aceptado la opinión de las Comunidades Europeas nos habríamos visto obligados a abordar sus argumentos de que de anteriores informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* puede derivarse el principio de que la venta de un productor, de un determinado producto, en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado presumiblemente elimina el beneficio de cualesquiera subvenciones anteriores para el comprador de ese productor. También habríamos tenido que examinar el argumento de las Comunidades Europeas de que la aplicación de ese principio a determinadas transacciones que conllevaron cambios en la propiedad de los asociados en Airbus, EADS y Airbus SAS resulta en la "extinción" de una parte de cualesquiera subvenciones concedidas a Airbus SAS. A continuación examinamos, con carácter subsidiario, esas cuestiones.

7.226 Las diferencias *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* concernían a la compatibilidad con la OMC de los derechos compensatorios impuestos o mantenidos por los Estados Unidos sobre productos importados de productores que anteriormente eran de propiedad estatal para contrarrestar subvenciones recibidas por esos productores antes de su privatización. Las Comunidades Europeas aducen que los informes de los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en aquellos casos

ICC suprimida donde se indica [***]

establecen el "principio" de que "la venta de una empresa en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado elimina cualquier beneficio de anteriores subvenciones para el comprador".[2134]

7.227 Según los Estados Unidos, en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* el Grupo Especial que lo examinó constató que una subvención puede extinguirse como consecuencia de la venta de la entidad subvencionada cuando: i) la venta tiene lugar en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, *y* ii) la venta afecta a *toda o sustancialmente toda la entidad subvencionada* y resulta en una *renuncia a cualquier participación de control* que el vendedor tuviera en la entidad.[2135] Los Estados Unidos sostienen que ninguna de las transacciones identificadas por las Comunidades Europeas satisfacen ese segundo requisito, y que las Comunidades Europeas, al pretender aplicar el principio enunciado por el Grupo Especial en aquella diferencia, están en realidad formulando un nuevo principio en virtud del cual para que una subvención se extinga sólo es necesario que se satisfagan los requisitos enunciados en el inciso i) *supra*.

7.228 Las Comunidades Europeas, por su parte, aducen que los Estados Unidos han confundido el principio enunciado en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* con los hechos a los que ese principio se aplicó en aquella diferencia.[2136] Las Comunidades Europeas rechazan la afirmación de los Estados Unidos de que los "Gobiernos participantes en Airbus" conservan pese a ello participaciones de control en Airbus SAS suficientes para ejercer control sobre la empresa.[2137] Según las Comunidades Europeas, las transacciones que han identificado (que se exponen en el párrafo 7.204 del presente informe) han dado lugar *cumulativamente* a la transferencia a propietarios privados del 79,26 por ciento de Airbus SAS, con la consecuencia de que ni Aérospatiale-Matra, ni Dasa, ni CASA ni BAE Systems producen actualmente LCA o tienen una "participación de control" en Airbus SAS.[2138] Las Comunidades Europeas aducen que el informe del Grupo Especial sobre el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - Comunidades Europeas)* amplía el "principio de extinción" de manera que abarca no sólo los cambios de control en una sola operación, sino también las ventas graduales efectuadas en tramos a lo largo de un período de tiempo.[2139]

7.229 Antes de proceder a evaluar los argumentos de las Comunidades Europeas, explicamos a continuación en qué modo entendemos las cuestiones en litigio y las conclusiones de los grupos especiales y el Órgano de Apelación en los dos asuntos que las Comunidades Europeas invocan.

7.230 En el asunto *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, el Grupo Especial constató que los cambios en la propiedad del productor de propiedad estatal subvencionado que dieron lugar a la creación de los productores privatizados deberían haber inducido al USDOC a examinar si la producción de barras plomosas por esos productores privatizados, y no por el productor de propiedad

---

[2134] CE, respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 223.

[2135] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 168 del Grupo Especial, párrafo 203.

[2136] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 168 del Grupo Especial, párrafo 313.

[2137] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 168 del Grupo Especial, párrafos 216 y 217. Las Comunidades Europeas observan que ni el Gobierno alemán ni el Gobierno británico poseen acciones de EADS o Airbus SAS, mientras que los Gobiernos español y francés poseen participaciones minoritarias en EADS (5,54 por ciento y 15,2 por ciento, respectivamente), y difícilmente puede decirse que estén en condiciones de ejercer control sobre EADS o Airbus SAS; Comunidades Europeas, observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 168 del Grupo Especial, párrafos 322 y 323.

[2138] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 168, párrafo 320.

[2139] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - Comunidades Europeas)*, párrafos 7.119-7.175.

ICC suprimida donde se indica [***]

estatal, estaba subvencionada.[2140] Constató, por tanto, que los derechos compensatorios impuestos de conformidad con los exámenes administrativos del USDOC de 1995, 1996 y 1997 no estaban en conformidad con los párrafos 1 y 4 del artículo 19 y el párrafo 2 del artículo 21 del Acuerdo SMC, el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 y el objeto y fin de los derechos compensatorios tal como se enuncia en la nota 36 al artículo 10 del Acuerdo SMC, por lo que eran incompatibles con el artículo 10.[2141]

7.231 En apelación, los Estados Unidos adujeron que las subvenciones se conceden a la producción, y que un mero cambio en la propiedad del receptor de una contribución financiera no tiene un efecto automático inmediato en la producción. Por el contrario, la sucesión jurídica a un productor subvencionado es suficiente para mantener la conexión entre las subvenciones y el receptor. El Órgano de Apelación rechazó ese argumento y confirmó la constatación del Grupo Especial de que, dados los cambios en la propiedad que dieron lugar a la creación de los productores privatizados, para determinar si se había concedido alguna subvención a la producción de esas entidades era necesario, en virtud del párrafo 2 del artículo 21 del Acuerdo SMC, determinar, sobre la base de las informaciones relacionadas con los cambios en la propiedad, si había un "beneficio" para cada uno de los productores privatizados.[2142] El Órgano de Apelación también constató que, al haber formulado el Grupo Especial una constatación fáctica de que cada uno de los productores privatizados había pagado el valor justo de mercado por todos los activos de producción y el fondo de comercio que había adquirido del productor de propiedad estatal, no había error en la conclusión del Grupo Especial de que, en las circunstancias concretas del caso, no cabía considerar que con las "contribuciones financieras" concedidas al productor de propiedad estatal entre 1977 y 1986 se hubiera otorgado un "beneficio" a los productores privatizados.[2143]

7.232 En el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, el Grupo Especial examinó la compatibilidad con la OMC de 12 determinaciones en materia de derechos compensatorios sobre las importaciones de determinados productos de acero originarios de las Comunidades Europeas.[2144] Las Comunidades Europeas impugnaron la aplicación por el USDOC de dos metodologías distintas para determinar si ciertas subvenciones no recurrentes otorgadas a receptores de propiedad estatal antes de su cambio de propiedad (por privatización) seguían siendo recurribles con respecto a las importaciones procedentes del productor privatizado.[2145] El Grupo Especial observó que los cambios de propiedad en cuestión afectaban a privatizaciones de

[2140] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 6.70. Las subvenciones objeto de derechos compensatorios eran aportaciones de capital del Gobierno británico a una entidad de propiedad estatal, British Steel Corporation (BSC), entre 1977 y 1986. BSC fue privatizada en 1988, y las acciones de la entidad de nueva creación, British Steel plc (BSplc), se vendieron en una oferta pública que se acordó sería en condiciones de plena competencia, al valor justo de mercado y compatible con consideraciones comerciales. Las determinaciones en materia de derechos compensatorios se hicieron contra United Engineering Steels Limited (UES), una entidad que era inicialmente una empresa conjunta entre BSC y una entidad de propiedad privada, y en 1995 se convirtió en una filial de propiedad exclusiva de BSplc. UES se rebautizó como British Steel Engineering Steels (BSES) en 1995.

[2141] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 6.86.

[2142] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 62.

[2143] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 68.

[2144] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 2.1.

[2145] Las metodologías eran: i) la metodología "gamma", con arreglo a la cual el USDOC determina la medida (en su caso) en que cabe considerar que el precio de la transacción de privatización ha reembolsado subvenciones previas a la privatización no amortizadas, e impone derechos compensatorios al resto; y ii) la metodología "de la misma persona", con arreglo a la cual el USDOC primero determina si el productor de propiedad estatal y el productor privatizado son personas jurídicas distintas, y si no lo son, se presume que el beneficio de la subvención otorgada al productor anterior a la privatización se mantiene para el productor posterior a la privatización.

ICC suprimida donde se indica [***]

empresas de propiedad estatal, y que las privatizaciones supusieron un cambio total en la propiedad, en el sentido de que el gobierno había vendido todos, o sustancialmente todos, sus intereses como propietario, y ya no tenía intereses con capacidad de control sobre los productores privatizados.[2146]

7.233 Los Estados Unidos adujeron que el "receptor" pertinente a efectos de determinar la existencia de un "beneficio" tras un cambio en la propiedad es la persona jurídica que recibió la contribución financiera. Según los Estados Unidos, si puede considerarse debidamente que el productor privatizado es la entidad sucesora del productor de propiedad estatal, debe considerarse que el beneficio de las subvenciones otorgadas a este último se ha transferido al primero.[2147] Los Estados Unidos adujeron que no había motivos para considerar que el pago del valor justo de mercado por las acciones en la entidad jurídica que era el receptor de la subvención "extinguió" el beneficio de cualquier subvención otorgada a la entidad jurídica receptora. Basaron ese argumento en lo que a su juicio era la distinción fundamental, en el derecho de sociedades, de una empresa y sus propietarios, distinción que, mantuvieron, estaba respaldada por los informes del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* y *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*.[2148]

7.234 El Grupo Especial que examinó ese asunto mantuvo que una privatización en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado refuta cualquier presunción de que el beneficio de anteriores contribuciones financieras (o subvenciones) sigue recayendo en el productor privatizado.[2149] Según el Grupo Especial, cuando una subvención aumenta la rentabilidad de una empresa, con ello aumenta su capacidad de generar ingresos para sus accionistas. En ese sentido, el Grupo Especial no veía distinción alguna entre la ventaja o el beneficio conferido por la contribución financiera a la empresa y el beneficio con ello conferido a sus accionistas.[2150] En consecuencia, rechazó la pertinencia de la distinción jurídica entre una empresa y sus accionistas a efectos de determinar la existencia de un beneficio en el marco del Acuerdo SMC. Según el Grupo Especial:

> "El concepto de beneficio es independiente de la estructura jurídica mercantil que se establezca para dar cumplimiento al derecho nacional de sociedades. Ello se debe a que el Acuerdo SMC se preocupa de los efectos comerciales negativos de las subvenciones para la rama de producción nacional que produce el producto similar que se hayan identificado. La producción y exportación de las mercancías son realizadas por un productor cuya finalidad es generar un beneficio económico para sus propietarios. Si la existencia de una subvención hace que un propietario tenga una mayor capacidad de producir y exportar una mercancía, este hecho influye

[2146] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 2.3.

[2147] Los Estados Unidos adujeron que no podía considerarse que el dinero que salió del bolsillo del nuevo propietario había salido de la empresa, eliminándose así potencialmente las subvenciones que permanecieran en dicha empresa; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.49.

[2148] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafos 7.35 y 7.36.

[2149] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.82.

[2150] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.51. Como indicamos en el párrafo 7.241, no estamos de acuerdo con el Grupo Especial sobre esta cuestión. Aunque un propietario puede "beneficiarse" indirectamente, en un sentido financiero, de su inversión en un productor subvencionado, no creemos que ese "beneficio" indirecto para un propietario de un productor subvencionado sea el mismo que el "beneficio" conferido por una contribución financiera al productor subvencionado en condiciones mejores de las que prevalecen en el mercado.

ICC suprimida donde se indica [***]

> necesariamente en su rentabilidad y, por consiguiente, en la tasa de beneficios para los accionistas".[2151]

7.235 En apelación, los Estados Unidos adujeron que la determinación del Grupo Especial de que debía considerarse que el "receptor" de un beneficio era la empresa y sus propietarios, conjuntamente, contradecía las constataciones del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* y *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, las cuales, según los Estados Unidos, establecieron que el receptor de una subvención no puede ser al mismo tiempo la persona jurídica y sus accionistas. Por tanto, adujeron los Estados Unidos, la venta de las acciones del receptor-productor nunca puede extinguir el beneficio de contribuciones financieras proporcionadas a ese productor, porque el productor y sus accionistas son personas distintas.

7.236 El Órgano de Apelación afirmó que los Estados Unidos habían interpretado mal sus informes en *Canadá - Aeronaves* y *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*.[2152] Explicó que cuando en *Canadá - Aeronaves*[2153] había descrito el "receptor" de un beneficio como una "persona, física o jurídica, o un grupo de personas" no había excluido la posibilidad de que un "receptor" pudiera incluir tanto una "empresa" (es decir, formas de organizaciones empresariales, incluidas corporaciones, asociaciones, asociaciones de responsabilidad limitada, entidades no constituidas como sociedades) como su propietario (es decir, incluidos los accionistas, miembros, propietarios, socios y todos los demás participantes en el capital social de la organización empresarial pertinente). Según el Órgano de Apelación:

> "En síntesis, la distinción jurídica entre las empresas y sus propietarios, que puede reconocerse en el marco jurídico interno, no es necesariamente pertinente, y desde luego no es concluyente, a los efectos de la determinación de la existencia o no de un 'beneficio' en el sentido del Acuerdo SMC, ya que con una contribución financiera concedida a quienes invierten en una empresa puede otorgarse un beneficio 'a la fabricación, producción o exportación de cualquier mercancía, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994'".[2154]

7.237 Sin embargo, el Órgano de Apelación también consideró que el Grupo Especial había ido demasiado lejos al afirmar que, a los efectos de la determinación de existencia de un beneficio no se debía establecer ninguna distinción entre una empresa y sus propietarios. Observó que el Grupo Especial debería haber restringido sus constataciones a las circunstancias que tenía ante sí, y que conllevaban un tipo de cambio de propiedad (es decir, una privatización en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado cuando el Gobierno transfiere toda o sustancialmente toda la propiedad y no conserva ningún control sobre la empresa) y únicamente un tipo de beneficio (es decir, un beneficio derivado de una contribución financiera no recurrente concedida a una empresa estatal

---

[2151] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.50.

[2152] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias que afectan a determinados productos originarios de las Comunidades Europeas* ("*Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*"), WT/DS212/AB/R, adoptado el 8 de enero de 2003, párrafo 115.

[2153] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 154. El Órgano de Apelación también indicó que sus declaraciones en el asunto *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* se hicieron en el contexto de las respuestas a los argumentos de los Estados Unidos, en aquella diferencia, de que el análisis de la existencia de un "beneficio" debía centrarse en las "personas jurídicas o físicas" y no en las "operaciones productivas"; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 110.

[2154] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 115. (no se reproduce la nota de pie de página)

ICC suprimida donde se indica [***]

antes de la privatización).[2155] El Órgano de Apelación también discrepó de la constatación del Grupo Especial de que una privatización en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado necesariamente extingue siempre cualquier beneficio para el productor privatizado derivado de una contribución financiera anterior.[2156] Concretamente, el Órgano de Apelación rechazó la implicación de que un beneficio nunca puede seguir existiendo para un nuevo propietario tras una privatización en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado.[2157]

7.238 En pocas palabras, el Órgano de Apelación, aunque reconoció, en el contexto de una diferencia en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC, que había una "presunción refutable" de que un beneficio deja de existir tras la privatización de un productor subvencionado en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado[2158], limitó expresamente su análisis y sus constataciones (así como los del Grupo Especial que examinó el asunto) a los hechos y circunstancias específicos que tenía ante sí:

> "Como hemos explicado, 'la cuestión jurídica fundamental' sometida al Grupo Especial era la determinación de si después de una privatización efectuada en condiciones de competencia y por el valor justo de mercado sigue existiendo un 'beneficio' en el sentido del Acuerdo SMC. Al analizar esta cuestión jurídica fundamental el Grupo Especial examinó una serie muy precisa de hechos y circunstancias, en concreto, una situación en la que se deriva beneficio de la contribución financiera concedida a una empresa estatal y, a raíz de una privatización efectuada en condiciones de competencia y por el valor justo de mercado, el gobierno transfiere toda o sustancialmente toda la propiedad de la empresa y no tiene ya 'control alguno del productor privatizado'. El Grupo Especial no examinó otras situaciones, como por ejemplo, aquéllas en las que se confiere un 'beneficio' por medio de contribuciones financieras recurrentes, o aquéllas en que el vendedor conserva algún control de la empresa después del cambio en la propiedad. El Grupo Especial hubo de examinar únicamente un tipo de cambio en la propiedad (una privatización en condiciones de competencia y por el valor justo de mercado en la que el gobierno transfiere toda o sustancialmente toda la propiedad y no conserva ningún control sobre la empresa) y únicamente un tipo de beneficio (el derivado de una contribución financiera no recurrente concedida a la empresa estatal antes de la

[2155] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafos 116 y 117. Preocupaba al Órgano de Apelación que la constatación excesivamente amplia del Grupo Especial de que una empresa y sus propietarios son, a todos los efectos del Acuerdo SMC, prácticamente idénticos, pudiera interpretarse en el sentido de que autoriza a las autoridades investigadoras a presuponer, en *todos* los casos, que cuando una subvención se otorga a una empresa indirectamente (es decir, proporcionando una contribución financiera a los propietarios de la empresa), la empresa recibirá un "beneficio" equivalente a la cuantía total de la contribución financiera, con independencia de los medios y condiciones impuestos por un Gobierno para proporcionar esa contribución financiera a los propietarios de una empresa; párrafo 118.

[2156] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 121.

[2157] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 121. El Órgano de Apelación consideró que esto es así porque puede haber condiciones de mercado en las que el valor real de intercambio del beneficio subsistente derivado de las contribuciones financieras anteriores no recurrentes concedidas a la empresa de propiedad estatal de hecho no se refleje en el precio de mercado; párrafo 122.

[2158] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 127.

ICC suprimida donde se indica [***]

privatización). El Grupo Especial debería haber restringido sus constataciones a esas circunstancias concretas."[2159]

7.239 Volviendo a las cuestiones objeto de la diferencia que tenemos ante nosotros, recordamos que las Comunidades Europeas nos piden que reconozcamos, sobre la base de los informes arriba examinados, la existencia de un "principio" en virtud del cual la venta de un productor en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado presumiblemente extingue el "beneficio" otorgado por cualesquiera contribuciones financieras anteriormente proporcionadas a ese productor. Basándonos en la clara indicación del Órgano de Apelación de que las constataciones del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* debían restringirse a la "serie muy precisa de hechos y circunstancias" objeto de aquella diferencia, consideramos que no sería adecuado que lo hiciéramos.

7.240 Además, por razones que procederemos a explicar, no podemos estar de acuerdo con el razonamiento subyacente en la decisión del Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, y tampoco podemos encontrar un respaldo específico a ese razonamiento en el informe del Órgano de Apelación. A nuestro entender, la evaluación realizada por el Grupo Especial, en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, del "beneficio" posterior a la privatización otorgado por contribuciones financieras proporcionadas al productor de propiedad estatal antes de su privatización se basó en dos consideraciones jurídicas básicas. La primera era que debía considerarse que la empresa privatizada y sus nuevos propietarios *juntos* eran el "receptor" del beneficio a evaluar.[2160] La segunda era que la indagación pertinente para evaluar el "beneficio" para este "receptor" (es decir, la empresa privatizada y sus nuevos propietarios, considerados conjuntamente) consiste en preguntar qué "obtiene gratis" este receptor, a saber, cuál es el valor de cualquier subvención que no pueda considerarse que los nuevos propietarios de la empresa privatizada han "pagado" al precio justo de mercado.[2161]

7.241 Por lo que respecta a la primera consideración, el Grupo Especial aparentemente explicó su evaluación del "beneficio" desde la perspectiva de que el "receptor" pertinente comprendía la empresa privatizada y sus nuevos propietarios *conjuntamente*, sobre la base de que: i) el valor de una empresa depende de su capacidad de generar ingresos para sus accionistas, y ii) cuando una subvención aumenta la rentabilidad de una empresa, con ello aumenta la tasa de retorno para sus accionistas.[2162] Sin embargo, no encontramos en los informes del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* o *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* nada que respalde la afirmación del Grupo Especial de que para evaluar el efecto de un cambio de propiedad de una empresa en la existencia de subvenciones anteriormente otorgadas a esa empresa debe considerarse *necesariamente* que la empresa y sus propietarios, conjuntamente, son el "receptor".[2163] Los intereses económicos generales de una empresa pueden coincidir con los de muchos otros agentes, pero esto no significa que *necesariamente*

[2159] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 117.

[2160] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.54. Observamos que en el asunto *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* el Grupo Especial adoptó un enfoque similar por lo que respecta a la identidad entre una empresa y sus propietarios en el contexto de la determinación de la existencia de un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 6.82.

[2161] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.72.

[2162] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.51.

[2163] Además, en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* el Órgano de Apelación indicó expresamente que no apoyaba esa afirmación; párrafos 116 y 117.

ICC suprimida donde se indica [***]

deba considerarse que esos otros agentes, junto con la empresa, son los receptores a efectos de determinar el beneficio otorgado por una contribución financiera proporcionada a la empresa. Si suponemos, por ejemplo, que una subvención aumenta la rentabilidad de una empresa, lo que a su vez aumenta su capacidad para satisfacer sus deudas (reduciendo así el riesgo de impago de estas últimas), también podría decirse que los acreedores no asegurados de la empresa se "benefician" de una subvención otorgada a ella. Si una coincidencia general de intereses económicos entre una empresa y sus propietarios fuera base suficiente para concluir que el beneficio otorgado por una contribución financiera proporcionada a una empresa debe *necesariamente* evaluarse desde la perspectiva de la empresa y sus propietarios conjuntamente, en cuanto que receptor, parecería seguirse que la coincidencia general de intereses económicos entre una empresa y sus acreedores (o cualesquiera otros agentes cuyos intereses económicos coincidan con los de la empresa) sería de manera análoga pertinente para evaluar el beneficio conferido por una contribución financiera proporcionada a una empresa. A nuestro juicio, no hay en el Acuerdo SMC ni en los informes del Órgano de Apelación nada que sugiera que esto sería adecuado.

7.242 En lo tocante a la segunda consideración, a saber, que el "beneficio" debe medirse con arreglo a lo que el productor subvencionado *y sus nuevos propietarios*, considerados conjuntamente, "obtienen gratis", el Grupo Especial explicó lo siguiente:

> "Cuando una empresa/productor estatal recibe subvenciones del gobierno, la ventaja conferida por esas subvenciones debe estar reflejada en el valor justo de mercado (precio de venta) de la empresa estatal que va a privatizarse. Así pues, si en una privatización se paga el valor justo de mercado por todos los activos productivos, el fondo de comercio, etc., del productor estatal, el Grupo Especial no entiende cómo se puede considerar que posteriormente las subvenciones otorgadas al productor estatal siguen confiriendo un 'beneficio' al productor privatizado (en el sentido de la empresa junto con sus propietarios) que pagó el valor justo de mercado por todas las acciones y activos, lo que tenemos que presuponer que incluirá el valor de las subvenciones anteriores."[2164]

7.243 A nuestro juicio, el hecho de que el comprador de un productor subvencionado pague el valor justo de mercado para adquirir ese productor indica que la transacción de adquisición en sí misma no tuvo lugar en condiciones más ventajosas de las que el comprador podía haber obtenido en el mercado para oportunidades de inversión comparables, y en consecuencia no entrañó una (nueva) subvención para el comprador. Sin embargo, no vemos en qué modo el hecho de que un comprador de un productor subvencionado pague el valor justo de mercado para adquirir ese productor puede ser pertinente para la determinación de la subsistencia de un beneficio otorgado por la contribución financiera original al productor subvencionado. El Grupo Especial que se encargó del asunto indica que el nuevo propietario, tras haber "pagado" efectivamente por el beneficio de cualquier contribución financiera anteriormente proporcionada al productor, estaría interesado en maximizar sus beneficios y en última instancia recuperaría su inversión en el productor privatizado obteniendo un "beneficio de mercado" por la totalidad de su inversión en el productor privatizado.[2165] No vemos por qué el hecho de que los nuevos propietarios puedan hacer que un productor anteriormente subvencionado compita de manera orientada al mercado eliminaría necesariamente el beneficio que ese productor puede pese a ello disfrutar como consecuencia de anteriores contribuciones financieras que se proporcionaron en condiciones que no eran de mercado. Mucho dependerá de la naturaleza de la subvención anterior y de los mercados en los que el productor compita. Efectivamente, el hecho de que "los propietarios

[2164] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.72.

[2165] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.60.

ICC suprimida donde se indica [***]

recuperarán la inversión que han realizado en la empresa privatizada porque ésta les proporcionará un rendimiento comercial sobre la cuantía total de su inversión" sugiere que en última instancia el "beneficio" otorgado por anteriores contribuciones financieras no es "pagado" por el nuevo propietario.

7.244 A ese respecto, nos parece que el Grupo Especial, al evaluar la existencia del beneficio basándose en lo que puede decirse "obtiene gratis" un "receptor" en particular, combina las dos contribuciones financieras distintas (la contribución financiera originalmente proporcionada al productor y la contribución financiera que conlleva la venta de una participación en esa empresa al nuevo propietario) y los dos mercados pertinentes en el marco de los cuales debe evaluarse el beneficio otorgado por las respectivas contribuciones financieras. Como ha indicado el Órgano de Apelación, una contribución financiera sólo otorgará un "beneficio" si se proporciona en condiciones que sean más ventajosas de las que podrían haberse obtenido en el mercado.[2166] El artículo 14 del Acuerdo SMC ofrece orientación sobre la manera en que debe identificarse el mercado pertinente.[2167] De los términos del artículo 14 se desprende claramente que el "mercado pertinente" guarda relación con el tipo de contribución financiera objeto de consideración.[2168] A nuestro entender, una conclusión de que, como consecuencia de un cambio en la propiedad de un productor subvencionado, el "beneficio" conferido por anteriores contribuciones financieras debe reevaluarse en función de si el nuevo propietario adquirió o no el productor en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado conlleva una reevaluación del beneficio otorgado por la contribución financiera inicialmente proporcionada al productor basada en un mercado distinto que no está relacionado con esa contribución financiera, a saber, el mercado en el que los nuevos propietarios compiten, con otros posibles inversores, para adquirir el productor. No vemos claramente por qué, simplemente como consecuencia de un cambio de propiedad del productor, el "mercado pertinente" para reevaluar el beneficio otorgado por anteriores contribuciones financieras a un productor, con independencia de su forma original y de las referencias de mercado originales, debe convertirse en el mercado de posibles inversores en los valores o activos del productor.[2169] Por consiguiente, nos parece que el criterio adoptado por el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* para determinar el beneficio en esas circunstancias está en contradicción con el criterio aplicable al beneficio contemplado en el artículo 14 del Acuerdo SMC.

7.245 Los Estados Unidos aducen que aceptar el argumento de las Comunidades Europeas tendría por consecuencia la constante extinción de las subvenciones proporcionadas a empresas cotizadas en Bolsa, abriendo una importante laguna en el Acuerdo SMC que los Miembros en modo alguno podían haber contemplado.[2170] Las Comunidades Europeas observan que no han alegado que la cotización

[2166] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 149.

[2167] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Derechos compensatorios sobre memorias dinámicas de acceso aleatorio procedentes de Corea* ("*Japón - DRAM (Corea)*"), WT/DS336/AB/R y Corr.1, adoptado el 17 de diciembre de 2007, párrafo 173.

[2168] Por ejemplo, el apartado b) del artículo 14 estipula que no se considerará que una contribución financiera en forma de préstamo otorga un beneficio al receptor a menos que haya una diferencia entre la cantidad que la empresa que recibe el préstamo paga por el préstamo del Gobierno y la cantidad que la empresa pagaría por un *préstamo comercial comparable* que pudiera *obtener* efectivamente *en el mercado*. En otras palabras, los términos del apartado b) del artículo 14 sugieren que el "mercado" pertinente para evaluar si se ha otorgado un beneficio mediante una contribución financiera en la forma de un préstamo es un mercado de préstamos comerciales.

[2169] Por consiguiente, no podemos estar de acuerdo con la afirmación del Grupo Especial, en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, de que las condiciones de mercado en las que tienen lugar las privatizaciones "son las que sirven de criterio para evaluar el beneficio para el productor privatizado, según lo previsto en el artículo 14"; párrafo 7.72.

[2170] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 177. Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas discutieron las repercusiones de la reevaluación

ICC suprimida donde se indica [***]

pública de las acciones de EADS ha reducido la cuantía de cualquier subvención; en lugar de ello, ha restringido sus argumentos sobre la extinción a "ventas importantes por el Gobierno, la rama de producción o accionistas institucionales, análogas a los tipos de ventas que ya se ha constatado extinguen o reducen el beneficio de anteriores contribuciones financieras".[2171] Las Comunidades Europeas aducen que, a los efectos del Acuerdo SMC, la determinación de si las ventas de acciones en una empresa cotizada en Bolsa reducirán la cuantía del "beneficio" conferido a esa empresa dependerá de factores como si el precio de las acciones refleja plenamente el valor residual de cualquier subvención; si los vendedores y compradores forman parte de una unidad económica con la empresa o son inversores que tratan de obtener ingresos; si los vendedores desaparecen completamente de la empresa o siguen poseyendo participaciones en la unidad económica; y si los anteriores propietarios o los nuevos tienen otras actividades económicas a las que el beneficio podría transferirse.[2172]

7.246 Coincidimos con los Estados Unidos en que si se acepta el "principio" propugnado por las Comunidades Europeas, a saber, que la venta de un productor en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado presumiblemente elimina cualquier beneficio otorgado por contribuciones financieras anteriormente proporcionadas a ese productor, no hay un fundamento significativo para distinguir las transacciones que las Comunidades Europeas alegan han resultado en la extinción de una parte del beneficio otorgado por contribuciones financieras proporcionadas a las diversas entidades relacionadas con Airbus en esta diferencia, por un lado, de la negociación diaria de las acciones de un productor subvencionado, por otro.[2173] El reconocimiento de un principio en virtud del cual los cambios en la propiedad subyacente de un productor subvencionado automática o presumiblemente eliminan el beneficio otorgado por contribuciones financieras anteriores a ese productor cuando puede decirse que los nuevos propietarios han adquirido su participación en el productor en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado podría, a nuestro entender, vaciar de contenido las disciplinas sobre subvenciones del Acuerdo SMC. Esto es especialmente evidente cuando el productor subvencionado es una empresa cuyas acciones se cotizan en Bolsa.

7.247 Por las razones arriba expuestas, no podemos estar de acuerdo con el razonamiento del Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*. Además, no creemos que el razonamiento del Grupo Especial a ese respecto fue respaldado por el Órgano de Apelación más allá de los hechos y circunstancias específicos que tuvo ante sí, a saber, "una situación en la que se deriva beneficio de la contribución financiera concedida a una empresa estatal y, a raíz de una privatización efectuada en condiciones de competencia y por el

---

de la existencia de un "beneficio" en el caso de un cambio parcial de propiedad en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*; sin embargo, en aquel caso el Grupo Especial no consideró necesario abordar la cuestión; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.62

[2171] CE, respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 225.

[2172] CE, respuesta a la pregunta 197 del Grupo Especial, párrafo 225. Las Comunidades Europeas observan que no se pide al Grupo Especial que resuelva todos los posibles problemas o que promulgue normas generales sobre estas cuestiones.

[2173] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 168 del Grupo Especial, párrafo 214. Aunque los Estados Unidos plantearon la cuestión de los cambios en la propiedad de empresas cotizadas en bolsa ante el Grupo Especial a cargo del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, el Grupo Especial consideró innecesario abordar esa cuestión porque todas las determinaciones impugnadas ante él afectaban a ventas por un Gobierno de toda o sustancialmente toda su participación de control en los productores subvencionados pertinentes; párrafo 7.62.

valor justo de mercado, el gobierno transfiere toda o sustancialmente toda la propiedad de la empresa y no tiene ya 'control alguno del productor privatizado'".[2174]

7.248 Por tanto, en el contexto de estas constataciones subsidiarias, y en la medida en que anteriores informes del Órgano de Apelación respaldan la conclusión de que, en una diferencia en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC, los cambios en la propiedad de un productor subvencionado dan lugar a una presunción refutable de que el beneficio otorgado por anteriores subvenciones se ha extinguido, consideramos que esto sólo sería así cuando: i) los beneficios resultantes de una contribución financiera anterior no recurrente, ii) se otorgan a una empresa de propiedad estatal, y iii) tras una privatización en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, iv) el Gobierno transfiere toda o sustancialmente toda la propiedad y no retiene ninguna participación de control en el productor privatizado.

7.249 Las Comunidades Europeas no aducen que las transacciones que alegan han resultado en la "extinción" de subvenciones concedidas a Airbus SAS satisfacen todos los criterios arriba expuestos. No aducen, por ejemplo, y mucho menos demuestran, que las transacciones en cuestión (con la excepción de las ventas en Bolsa de acciones de EADS) tuvieron lugar en condiciones de plena competencia.[2175] Más importante aún, ninguna de las transacciones en cuestión conllevó transferencias por un gobierno de todo o sustancialmente todo un productor de propiedad estatal, incluida la renuncia total al control. Es evidente que las ofertas públicas de acciones en Aérospatiale-Matra y EADS no fueron transacciones en las que los gobiernos en cuestión "no retuvieron ninguna participación de control en el productor privatizado".[2176]

7.250 No podemos estar de acuerdo con el argumento de las Comunidades Europeas de que el Grupo Especial sobre el cumplimiento a cargo del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* amplió el "principio" de extinción a "las ventas graduales y parciales efectuadas en tramos a lo largo de un período de tiempo en lugar de cambios de control en un único acontecimiento".[2177] Recordamos que en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del*

[2174] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 117; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.62.

[2175] En el Acuerdo SMC no se define el concepto de "plena competencia". Sin embargo, el Grupo Especial sobre el cumplimiento a cargo del asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)* examinó varias definiciones del término en los diccionarios, todas las cuales ponían de relieve la independencia de las partes en las transacciones en condiciones de plena competencia; párrafos 7.133 y 7.134. A la luz de las pruebas que se nos han presentado no estamos persuadidos de que alguna de las transacciones a las que las Comunidades Europeas se remiten en el párrafo 7.204 (salvo las ventas en Bolsa de las acciones de EADS) fueron transacciones "en condiciones de plena competencia).

[2176] El Gobierno francés, aunque vendió una parte de sus acciones en Aérospatiale-Matra al público en 1999, conservó (directa o indirectamente) aproximadamente un 48 por ciento de sus acciones. Además, mantuvo el control sobre Aérospatiale-Matra mediante un acuerdo de los accionistas con Lagardère (que poseía el 33 por ciento de las acciones de Aérospatiale-Matra inmediatamente después de la oferta pública), además de retener lo que se denomina una "acción de oro" ("*action spécifique*"), que le confería derechos especiales de veto. De manera análoga, el Gobierno francés y DaimlerChrysler siguieron controlando las operaciones de Airbus Industrie después de la oferta pública de acciones en la recientemente constituida EADS en 2000. Inmediatamente después de la oferta pública de acciones en EADS, un 60 por ciento de la participación en el capital de EADS quedó en poder, en proporciones iguales, de SOGEADE (en la que el Estado francés tenía una participación del 50 por ciento) y DaimlerChrysler, que controlaban conjuntamente EADS mediante una asociación contractual, en la que también el Gobierno español (mediante la SEPI) ejercía derechos de voto; Memorándum de Oferta de EADS, CE - Prueba documental 24, página 132.

[2177] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 59.

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 21 - CE) el Grupo Especial sobre el cumplimiento examinó la compatibilidad de la nueva metodología del USDOC en materia de privatizaciones y su aplicación a tres nuevas determinaciones en exámenes por extinción con el párrafo 3 del artículo VI del GATT de 1994 y los artículos 10 y 14, el párrafo 4 del artículo 19 y los párrafos 1 y 3 del artículo 21 del Acuerdo SMC. Una de las privatizaciones en cuestión era la de Usinor por el Gobierno francés, que tuvo lugar en cuantías crecientes a lo largo de un período de tres años mediante cuatro tipos de ofertas de acciones a cuatro tipos distintos de compradores.[2178] El USDOC había examinado por separado las transacciones de ventas concernientes a las cuatro categorías distintas de ofertas de acciones, y aplicado su nueva metodología en materia de privatización a cada una de esas cuatro categorías a fin de evaluar si las transacciones de venta en cada oferta de acciones tuvieron lugar en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado. En respuesta a los argumentos de las Comunidades Europeas de que el Grupo Especial inicial había examinado los factores de plena competencia y valor justo de mercado en el contexto de la privatización de una empresa en su conjunto, el Grupo Especial sobre el cumplimiento constató que no había en el informe del Grupo Especial inicial nada que obligara a una autoridad investigadora a examinar las condiciones de una privatización atendiendo exclusivamente *a la empresa en su conjunto*.[2179] El Grupo Especial sobre el cumplimiento concluyó que no consideraba que el análisis segmentado de la privatización del Gobierno francés era irrazonable, habida cuenta de las circunstancias de la privatización, y constató que se había realizado de manera transparente.[2180] No encontramos en el razonamiento o el informe del Grupo Especial sobre el cumplimiento nada que tenga por objeto ampliar o modificar la afirmación expresa del Órgano de Apelación sugiriendo que cabe presumir que las transacciones en las que un gobierno transfiere menos de sustancialmente todo el productor privatizado o retiene una participación de control en el productor privatizado extinguen el beneficio otorgado por contribuciones financieras proporcionadas a ese productor.[2181]

[2178] *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 7.107. Las ofertas se hicieron a los siguientes grupos: i) ciudadanos franceses residentes en Francia y ciudadanos de los países de las Comunidades Europeas o del Espacio Económico Europeo residentes en Francia; ii) empleados de Usinor o antiguos empleados que reunían las condiciones establecidas en todo el mundo; iii) accionistas estables, que comprendían diversos inversores institucionales, públicos y privados; y iv) el público en general en el mercado financiero francés e internacional. El USDOC había determinado que la privatización de Usinor tuvo lugar en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, con excepción de la oferta para empleados o antiguos empleados, que representó un 5,16 por ciento de la venta.

[2179] *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 7.117 y 7.118.

[2180] *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 7.119-7.122.

[2181] Observamos que el razonamiento del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* no justifica en sí mismo la extensión del principio de "extinción" propugnado por las Comunidades Europeas a casos de cambio parcial, en lugar de total, de la propiedad de un productor subvencionado. Recordamos que el análisis del Grupo Especial se basó en las siguientes conclusiones jurídicas: primero, el beneficio otorgado por una contribución financiera proporcionada a la empresa subvencionada (que se traduce en un aumento de la rentabilidad) es proporcional al beneficio otorgado por esa contribución financiera a los propietarios de la empresa subvencionada (en la forma de mayor rentabilidad de las inversiones en la empresa subvencionada), por lo que la existencia de un "beneficio" debe basarse en una evaluación del beneficio para el "receptor" (en el sentido de los propietarios de la empresa subvencionada y la empresa subvencionada *conjuntamente*); y segundo, el nuevo propietario de la empresa subvencionada ha pagado efectivamente el valor de la subvención como parte del precio justo de mercado pagado, por lo que no subsiste ningún "beneficio" en la unidad propietario-empresa "receptora". La segunda conclusión sólo puede ser válida cuando la venta de una empresa subvencionada ha sido total, es decir, cuando los nuevos propietarios *sustituyen* a los anteriores. Esto es así porque, presumiblemente, en la venta "parcial" de una empresa el "receptor" en el marco analítico anteriormente expuesto sería el productor subvencionado *más* el nuevo propietario *más* el propietario existente (vendedor) ya que este propietario existente seguiría siendo un

ICC suprimida donde se indica [***]

7.251 Además, algunas de las transacciones identificadas por las Comunidades Europeas en el párrafo 7.204 no fueron transferencias de propiedad por un gobierno, sino por particulares. Las Comunidades Europeas sostienen que el principio de "extinción" es igualmente aplicable en el caso de las ventas entre particulares. Concretamente, las Comunidades Europeas aluden a una declaración del Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, de que el hecho de que una venta sea una privatización *debilita* la conclusión de que el beneficio de subvenciones anteriores siempre se extingue, observando que si bien una conclusión de que un beneficio se ha extinguido "puede ser justificable en el contexto de las transacciones entre dos partes privadas en mercados relativamente competitivos", no debe dar lugar a una presunción irrefutable en el contexto de una privatización.[2182] Según las Comunidades Europeas, la declaración del Órgano de Apelación sugiere que en las ventas entre particulares, en las que es menos probable que el precio de venta se vea afectado por la intervención del vendedor en el mercado, *cabe* presumir de manera irrefutable que una venta en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado extingue el beneficio de anteriores subvenciones.

7.252 No creemos que esa fuera la intención del Órgano de Apelación. Como ya hemos indicado, un principio en virtud del cual las subvenciones concedidas a un productor se extinguen siempre que hay un cambio en la propiedad del productor podría vaciar de contenido las disciplinas sobre subvenciones del Acuerdo SMC. Además, nos resulta difícil entender, en abstracto, en qué modo la capacidad de un gobierno para influir en el mercado en el que tiene lugar la venta del productor subvencionado afecta a la cuestión de la subsistencia del "beneficio" otorgado por una contribución financiera anteriormente proporcionada ese productor. Lo anterior concierne a la cuestión de si la transacción de venta realmente tiene lugar "al valor justo de mercado", y en consecuencia de si cualquier contribución financiera proporcionada por la transacción en la que el gobierno vendió su participación en el productor subvencionado otorgó un beneficio al comprador.

7.253 Sin embargo, lo que sí cabría aducir que distingue las privatizaciones de las ventas entre particulares es la repercusión de un cambio de propiedad estatal a propiedad privada. Como observó el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, una privatización es un cambio en la propiedad muy particular y complejo, que supone una transformación fundamental de una entidad de capital público y controlada por el gobierno en una entidad de capital privado y orientada al mercado.[2183] Después de una privatización ya no hay una identidad (en sentido jurídico o económico) entre la autoridad que otorga la subvención al productor, el propietario del productor subvencionado y el productor subvencionado en sí mismo.

---

propietario (si bien con una participación reducida en la empresa) después de la transacción. Desde la perspectiva de esta unidad propietario-empresa "receptora", no habría cambio alguno en el beneficio neto cuando un nuevo propietario compra una parte de una empresa al valor justo de mercado, porque el valor justo de mercado pagado por el nuevo propietario por su participación en la empresa (una suma que incluiría un valor proporcional de la subvención) se paga al propietario vendedor y, por tanto, permanece en la unidad propietario-empresa "receptora". Cuando hay una nueva emisión de acciones en una empresa subvencionada, en lugar de la venta por un propietario de menos de todas sus acciones en un productor, el valor justo de mercado del capital social pagado por los nuevos suscriptores (una suma que, con arreglo al marco analítico adoptado por el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, incluye un valor proporcional de la subvención) se paga a la empresa, y en consecuencia también permanece en la unidad propietario-empresa "receptora".

[2182] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 124.

[2183] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.60.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.254 También sería posible caracterizar una privatización como la "realización" por un Miembro del valor de mercado de sus "inversiones" en una empresa concreta. Observamos que en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las Comunidades Europeas* el Grupo Especial reconoció a ese respecto la singular naturaleza de las privatizaciones:

> "Además, como se considera que el valor justo de mercado que se pagó al productor estatal incluye (*de facto*) el valor de la ventaja o el beneficio ya recibidos, el Grupo Especial considera que la transacción de privatización por el valor justo de mercado incluye el reembolso al gobierno de la subvención, según los valores de mercado en el momento de la privatización."[2184]

7.255 Por consiguiente, rechazaríamos el argumento de las Comunidades Europeas de que los informes de los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en los asuntos *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorios sobre determinados productos de las Comunidades Europeas* establecieron el "principio" de que una venta en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado de todo o parte de un productor subvencionado, ya sea por un gobierno o por un propietario privado, presumiblemente extingue el beneficio (o parte de él) otorgado por anteriores contribuciones financieras proporcionadas a esa entidad. Estimamos, por consiguiente, que no hay motivos para constatar que las transacciones especificadas en el párrafo 7.204 del presente informe extinguen o reducen de otro modo el "beneficio" para Airbus SAS otorgado por contribuciones financieras proporcionadas a Airbus Industrie o Airbus SAS.

7.256 Pasamos ahora al argumento conexo de las Comunidades Europeas de que la "extracción" de efectivo de un receptor de una subvención puede, en determinadas circunstancias, "extinguir" una parte del "beneficio" otorgado por contribuciones financieras anteriores proporcionadas al receptor, y el argumento adicional de que esas "extracciones" equivalen pese a ello a la retirada de una subvención, en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.

e) Extracción de beneficios y retiro de subvenciones

i) Introducción

7.257 Las Comunidades Europeas aducen que dos transacciones que tuvieron lugar en conjunción con la constitución de EADS en 2000 tuvieron por efecto la "extracción" o eliminación de una parte del beneficio otorgado por cualesquiera contribuciones financieras que pudieran haberse proporcionado a Dasa y CASA. Las Comunidades Europeas también aducen que a los efectos del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC puede considerarse que el efectivo "extraído" como consecuencia de esas dos transacciones constituye un "retiro" del valor equivalente de subvenciones proporcionadas anteriormente.

7.258 Las transacciones que conllevaron las denominadas "extracciones de efectivo" son: i) la retención por DaimlerChrysler, como accionista de Dasa, de efectivo y equivalentes de efectivo inmediatamente antes de la transferencia por Dasa de sus activos y actividades relacionados con LCA a EADS[2185]; y ii) la retención por la SEPI (como accionista de CASA) de efectivo y equivalentes de

[2184] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 7.72.

[2185] Los Estados Unidos impugnan la exactitud de la afirmación de las Comunidades Europeas de que la "extracción de efectivo" de Dasa totalizó **[***]** euros; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 200 del Grupo Especial, párrafo 207. Los Estados Unidos observan que en el Memorándum de Oferta de EADS se afirma que, como parte de la aplicación de los acuerdos relativos a la creación de EADS, "DaimlerChrysler retuvo" "efectivo y equivalentes de efectivo de Dasa" por una cuantía de 1.749 millones de euros; CE - Prueba documental 24, páginas F-12 (Nota G) y F-79. Según los Estados Unidos, parece que la

ICC suprimida donde se indica [***]

efectivo inmediatamente antes de la entrada de CASA en EADS.[2186] Las denominadas "extracciones" formaron parte de la serie de transacciones conducentes a la combinación de Aérospatiale-Matra, Dasa y CASA, en 2000, para constituir EADS, y fueron consecuencia del acuerdo de los asociados en Airbus de que las actividades de Aérospatiale-Matra, Dasa y CASA en los sectores aeronáutico, espacial y de defensa se aportarían a EADS a cambio de acciones que representaran proporciones acordadas de participación en EADS.[2187] A modo de antecedentes, las Comunidades Europeas explican que las transacciones tuvieron lugar porque el "valor" de los activos y actividades relacionados con LCA de Dasa, así como de CASA, tal como se aportaron a EADS, tenían que reflejar la participación porcentual correspondiente que DaimlerChrysler y el Gobierno español debían tener en EADS.[2188] Como consecuencia de ello, DaimlerChrysler (como accionista de Dasa) y la SEPI (como accionista de CASA) retuvieron efectivo y equivalentes de efectivo de Dasa y CASA, respectivamente, de manera que los valores ajustados de las contribuciones de Dasa y CASA a EADS reflejaran la respectiva participación proporcional de DaimlerChrysler y el Gobierno español en EADS (es decir, 37,3 por ciento y 6,2 por ciento) que los asociados en Airbus habían acordado.

ii) Argumentos de las partes

Comunidades Europeas

7.259 Las Comunidades Europeas sostienen que cuando se "extrae" efectivo de un producto subvencionado "de una manera que garantice que ya no se utilizará en beneficio de la producción en la rama de producción pertinente" se produce una situación económicamente análoga a aquella en la que un beneficio o ventaja otorgado por una contribución financiera queda "extinguido" por la compra en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado de un productor subvencionado".[2189] En apoyo de ese argumento, las Comunidades Europeas sostienen que las decisiones de los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en los asuntos *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* se basan en "el sentido común económico, es decir, que el valor de una empresa refleja el valor residual de cualesquiera subvenciones que pueda haber recibido"[2190], y que, conforme a ello, cuando el valor residual de una

---

cifra de **[***]** euros se basa en una descripción, en el Memorándum de Oferta de EADS, de la reorganización interna de Dasa, en la cual todos los activos y pasivos de Dasa, salvo determinados activos excluidos, se aportaron a una filial de Dasa que después Dasa aportaría a EADS. Un grupo de "activos excluidos" (es decir, activos conservados por Dasa) era "una cuantía de efectivo de 3.133 millones de euros"; CE - Prueba documental 24, página 142.

[2186] Según el Memorándum de Oferta de EADS, la SEPI extrajo una cuantía de 340 millones de euros de CASA "mediante distribución de reservas y reducción de capital". La extracción de efectivo correspondiente a accionistas de CASA distintos de la SEPI totalizó 2,45 millones de euros; Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, página 143.

[2187] Los trámites jurídicos con arreglo a los cuales las operaciones relativas a LCA realizadas por los asociados en Airbus por medio de Airbus Industrie se consolidaron bajo EADS y después se reorganizaron bajo Airbus SAS se exponen en el apéndice de la sección VII.E.1, a continuación del párrafo 7.289. Aunque las Comunidades Europeas aluden a la "aportación de Dasa a EADS", las pruebas que tenemos ante nosotros indican que la entidad Dasa no fue aportada en sí misma a EADS. Dasa siguió siendo una filial de DaimlerChrysler y un *accionista* de EADS; Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, página 143. Antes de la combinación de EADS, los activos y actividades relacionados con LCA de Dasa se reorganización en varias filiales, entre ellas: i) una filial llamada DaimlerChrysler Aerospace Beteiligungs GmbH, poseedora del 99,99 por ciento de las acciones de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, que a su vez poseía el 37,9 por ciento de los derechos de miembro en Airbus GIE; y ii) una filial llamada EADS Deutschland GmbH, a la que se aportaron varios otros activos y pasivos de Dasa. Esas filiales de Dasa se aportaron después a EADS.

[2188] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 253 y 254.

[2189] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 224.

[2190] CE, respuesta a la pregunta 112 del Grupo Especial, párrafo 317.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvención se extrae de una empresa, el valor de esa subvención queda correspondientemente reducido.[2191] Según las Comunidades Europeas:

> "En términos económicos, la posición de la entidad de la que se extrae efectivo ya no es mejorada en sentido alguno por la subvención anterior. Así pues, ya no disfruta de una mayor capacidad para competir o generar ingresos para sus accionistas. Conforme al sentido común económico, esa 'extracción de efectivo' de un receptor, por la cual éste ya no disfruta de las ventajas anteriores, también es necesariamente una forma de eliminación del beneficio en el sentido del Acuerdo SMC."[2192]

7.260 Las Comunidades Europeas aducen que las transacciones en las que los respectivos accionistas de Dasa y CASA (DaimlerChrysler y la SEPI) "extrajeron" efectivo de esas entidades antes de la aportación de Dasa y CASA a EADS "reducen cualesquiera beneficios derivados de subvenciones a CASA y Dasa en la cuantía total de la extracción".[2193] Según las Comunidades Europeas, procede considerar que esas transacciones conllevan una "retirada de valor" de esas entidades, y en consecuencia la retención de efectivo por sus accionistas para actividades no relacionadas con la producción de LCA. Concretamente, las Comunidades Europeas aducen que: i) la extracción por DaimlerChrysler de **[***]** de Dasa, por medio de la retención de efectivo y equivalentes de efectivo[2194]; y ii) la extracción por la SEPI (la entidad por medio de la cual el Gobierno español poseía su participación en CASA) de 342 millones de euros de CASA, mediante distribución de reservas y reducción de capital[2195], redujeron en una cuantía correspondiente cualquier "beneficio" de una subvención de que Dasa y CASA, respectivamente, pudieran haber disfrutado hasta julio de 2000.[2196]

7.261 Las Comunidades Europeas sostienen que antes de esas transacciones DaimlerChrysler era el único accionista de Dasa, y el Gobierno español (mediante su sociedad tenedora SEPI) el único accionista de CASA. Según las Comunidades Europeas, después de las transacciones DaimlerChrysler y la SEPI se convirtieron efectivamente en propietarios minoritarios de los activos de Dasa y CASA, respectivamente, porque su participación en esos activos pasó a mantenerse indirectamente por medio de sus acciones en EADS, la cual (a partir de 2001) tenía participación en Airbus SAS, que a su vez tenía participación en los activos y actividades relacionados con LCA de Dasa y CASA (como Airbus Deutschland y Airbus España, respectivamente).[2197] Las Comunidades Europeas sostienen que, en consecuencia, DaimlerChrysler y la SEPI "tenían un fuerte desincentivo para reinyectar el efectivo extraído en EADS, porque hacerlo las obligaría a compartirlo entre las dos y con todos los demás accionistas de EADS, en lugar de retenerlo para sí".[2198]

7.262 Las Comunidades Europeas aducen además que el reembolso o "extracción" de una subvención constituye un retiro de la subvención a los efectos del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC. Sostienen que, aunque la extracción de efectivo de Dasa no "reembolsó" al Gobierno alemán subvenciones que habían sido proporcionadas a Dasa o Deutsche Airbus por ese Gobierno u otras autoridades otorgantes de ese Gobierno, el "beneficio" de esas

---

[2191] CE, respuesta a la pregunta 112 del Grupo Especial, párrafo 317.
[2192] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 225.
[2193] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 263.
[2194] Como hemos indicado anteriormente, los Estados Unidos consideran que la cuantía pertinente sólo es de 1.749 millones de euros; Estados Unidos, observaciones sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 200 del Grupo Especial, párrafo 207.
[2195] Otros 2,4 millones de euros se retuvieron y distribuyeron a accionistas de CASA distintos de la SEPI.
[2196] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 255.
[2197] CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 242.
[2198] CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafos 241-243.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvenciones ha sido eliminado o erradicado. Las Comunidades Europeas aducen que esa eliminación o erradicación, aunque no es un "reembolso" en cuanto tal, sí es una forma de "retiro" de una subvención, en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.[2199]

7.263 Por otro lado, las Comunidades Europeas aducen que la "extracción" de CASA *es* claramente un reembolso al Gobierno español de subvenciones otorgadas anteriormente, por lo que constituye un retiro de esas subvenciones conforme al párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7.[2200] Las Comunidades Europeas sostienen que no importa si el Gobierno español recibió específicamente el efectivo de CASA en cuanto tal, como "reembolso" de supuestas subvenciones anteriores (es decir, en su calidad de otorgante de esas supuestas subvenciones), o en forma de distribución de dividendos (es decir, en su calidad de accionista de CASA). Según las Comunidades Europeas, la extracción de valor subvencionado de CASA equivale aun así al retiro de subvenciones anteriores, porque equivale a "suprimir" o "eliminar" la contribución de las supuestas subvenciones anteriores que incrementan el valor de la empresa".[2201]

Estados Unidos

7.264 Los Estados Unidos aducen que la teoría de la "extracción" propugnada por las Comunidades Europeas es incompatible con uno de los principios básicos de las decisiones de los Grupos Especiales y el Órgano de Apelación en los asuntos *Estados Unidos - Plomo y bismuto II* y *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, a saber, que normalmente debe considerarse que las entidades y los accionistas subvencionados son un solo "receptor" a los efectos del Acuerdo SMC. Mantienen que el argumento de las Comunidades Europeas de que se extrae dinero de la entidad subvencionada cuando se paga al accionista de esa entidad demuestra que las Comunidades Europeas están de hecho tratando a la entidad subvencionada y a sus accionistas como si fueran algo distinto.[2202] Los Estados Unidos sostienen que la "afirmación no fundamentada" de que el Gobierno español y DaimlerChrysler tendrían un fuerte desincentivo, como accionistas minoritarios en EADS, para reinyectar en EADS el dinero extraído no es justificación suficiente para escindir la unidad accionistas-empresa a los efectos de este aspecto del análisis de la subvención.[2203] Aducen además que si se aceptara el argumento de las Comunidades Europeas sería relativamente fácil "extraer" artificialmente subvenciones en relación con una venta no realizada en condiciones de plena competencia de una empresa en la que el accionista vendedor retiene una participación de control. El accionista lo lograría atribuyendo más efectivo a la entidad subvencionada antes de "extraerlo".[2204]

[2199] CE, respuesta a la pregunta 200 del Grupo Especial, párrafo 247.

[2200] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 6.

[2201] CE, respuesta a la pregunta 200 del Grupo Especial, párrafo 251.

[2202] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 197.

[2203] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 203.

[2204] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 199. Los Estados Unidos observan asimismo que la teoría de la extracción propugnada por las Comunidades Europeas no justifica por qué debe suponerse que el valor de las subvenciones ha sido extraído (euro por euro) cuando se transfiere efectivo al accionista. Señalan que el argumento de las Comunidades Europeas da por sentado implícitamente que cada euro de efectivo extraído por DaimlerChrysler y CASA elimina subvenciones para LCA por valor de un euro, a pesar de que el valor de Dasa y CASA antes de sus contribuciones a EADS incluía más que las supuestas subvenciones que recibieron (por ejemplo, ingresos retenidos, contribuciones no subvencionadas al capital, activos apreciados); Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafos 200-202.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.265 Los Estados Unidos rechazan también la afirmación de las Comunidades Europeas de que la transferencia de fondos u otros activos por el receptor de una subvención a una entidad distinta de la autoridad otorgante puede constituir el "retiro" de la subvención a los efectos del Acuerdo SMC. Según los Estados Unidos, el párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 no están redactados en pasiva; no requieren simplemente que se retiren las subvenciones. Antes bien, requieren que el *Miembro que subvenciona* retire la subvención en el sentido de que "el Miembro haga positivamente algo 'eliminando' o 'quitando' la subvención".[2205]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

Las "extracciones" de efectivo y la extinción de beneficios otorgados por contribuciones financieras anteriores

7.266 El argumento de las Comunidades Europeas de que la "extracción" de efectivo de Dasa y CASA antes de la contribución de esas entidades a EADS extinguió una parte del beneficio otorgado a Airbus SAS mediante contribuciones financieras proporcionadas a esas entidades se basa en la misma interpretación del artículo 5 del Acuerdo SMC que el argumento de las Comunidades Europeas relativo a la extinción; a saber, que para que una subvención pueda causar efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 un Miembro reclamante deberá haber demostrado que una subvención cuya existencia se ha constatado otorga además un beneficio actual o "subsistente" a un receptor. Ya hemos indicado que rechazamos ese planteamiento para la evaluación de las alegaciones de efectos desfavorables en el marco del artículo 5 del Acuerdo SMC.[2206] Consideramos que nuestras constataciones a ese respecto son suficientes para resolver la cuestión. Pese a ello, a fin de garantizar una resolución positiva de esta diferencia en el caso de que nuestras constataciones sean revocadas en apelación, nos parece adecuado formular constataciones subsidiarias sobre los argumentos de las Comunidades Europeas de que, en el contexto de una alegación en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC, un beneficio otorgado por una contribución financiera proporcionada a un receptor puede, en determinadas condiciones, quedar extinguido por una demostración de que el valor residual de la anterior subvención ha sido "extraído" del receptor subvencionado.

7.267 En consecuencia, a continuación exponemos nuestras constataciones subsidiarias sobre la base de una interpretación del artículo 5 que obligaría a un Miembro reclamante a establecer no sólo la existencia de una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, sino también que la contribución financiera otorga un beneficio "actual" o "subsistente" al receptor, como requisito previo para demostrar que un Miembro ha causado, mediante el uso de esa subvención, efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro.

Constatación subsidiaria sobre las "extracciones" de efectivo

7.268 Examinaremos, por tanto, si cabe considerar que el efectivo y los equivalentes de efectivo retenidos por DaimlerChrysler y la SEPI, las empresas matrices de Dasa y CASA, respectivamente, antes de la combinación de los activos y actividades relacionados con productos aeroespaciales de Dasa, y las acciones de CASA, en EADS, han "eliminado la contribución de las supuestas subvenciones anteriores que incrementan el valor de" Dasa y CASA, y han "extinguido" el beneficio para Airbus SAS otorgado por contribuciones financieras anteriores proporcionadas a Dasa y CASA.

7.269 Las Comunidades Europeas no aducen que cada vez que se extrae efectivo de una empresa por razones distintas de los gastos de producción (por ejemplo, en virtud de pagos de dividendos a los accionistas) procede considerar que el beneficio de contribuciones financieras anteriores a esa

[2205] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 222 del Grupo Especial, párrafo 292.
[2206] *Véanse* los párrafos 7.194-7.200.

ICC suprimida donde se indica [***]

empresa ha disminuido de manera correspondiente. De hecho, las Comunidades Europeas sostienen que hay casos en los que la extracción de efectivo no eliminaría el beneficio de una subvención; por ejemplo, cuando la distribución de efectivo hubiera tenido lugar sin que hubiera subvenciones, o cuando la distribución no constituye más que una "transferencia de recursos entre una empresa y su único propietario, que integran una entidad económica", especialmente cuando el propietario no tiene otros negocios a los que el beneficio pudiera transferirse.[2207]

7.270 Aunque coinciden con los Estados Unidos en que el dinero que simplemente se desplaza de la empresa al bolsillo del propietario no ha salido realmente de la unidad empresa-accionista, las Comunidades Europeas observan que el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, rechazó la conclusión del Grupo Especial que examinó ese asunto de que, a efectos de la determinación del beneficio en el marco del Acuerdo SMC, no debe trazarse ninguna distinción entre una empresa y sus propietarios.[2208] Según las Comunidades Europeas, puede haber casos en los que la participación de un accionista en una empresa cambia hasta tal punto que, si bien dicho accionista sigue siéndolo, una extracción de efectivo de la empresa en su favor "en la práctica desplaza el dinero más allá del alcance de la 'unidad empresa-accionista'".[2209]

7.271 Entendemos que las Comunidades Europeas aducen que para que un desembolso de efectivo reduzca el beneficio de contribuciones financieras anteriores para una empresa: i) tiene que haber alguna relación causal entre la "extracción" de efectivo y la subvención y ii) la "extracción" debe en la práctica desplazar el dinero más allá del alcance de la "unidad empresa-accionista".[2210] Nos resulta difícil aceptar la afirmación de que un desembolso de efectivo por una empresa reduce el beneficio otorgado a esa empresa por contribuciones financieras anteriores en las circunstancias descritas por las Comunidades Europeas. No obstante, aunque aceptáramos, a efectos de argumentación, que el beneficio otorgado por contribuciones financieras anteriores podría reducirse o eliminarse mediante "extracciones" de efectivo en las circunstancias sugeridas por las Comunidades Europeas, no creemos que en el caso de las "extracciones" de Dasa y CASA concurran esas circunstancias, por lo que en cualquier caso rechazaríamos los argumentos de las Comunidades Europeas.

7.272 Las Comunidades Europeas aducen, de conformidad con los dos requisitos que consideran pertinentes para determinar cuándo los beneficios de una subvención quedarán extinguidos por "extracciones" de efectivo, que: i) el aumento del valor de Dasa y CASA dependía de las supuestas subvenciones (y no podía haberse extraído de no existir esas supuestas subvenciones); y ii) el efectivo salió de la unidad empresa-accionista en ambos casos, porque la participación tanto de DaimlerChrysler como del Gobierno español en EADS tras la combinación era la de accionistas minoritarios en una entidad más grande (en las que cabe presumir que tendrían un "fuerte desincentivo" para reinyectar el efectivo extraído).

7.273 Sin embargo, las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba que justifique su afirmación de que el aumento de valor de Dasa y CASA no podía haberse extraído a falta de las supuestas subvenciones. No nos convence el argumento de las Comunidades Europeas de que cuando se retiró efectivo de esas entidades antes de su contribución a EADS los pagos "sirvieron necesariamente para extraer de la empresa cualquier valor de que de otro modo podría haber disfrutado, garantizando que cualquier contribución financiera en cuestión en modo alguno pudiera seguir otorgando un beneficio en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC".[2211] Como

[2207] CE, respuesta a la pregunta 198 del Grupo Especial, párrafo 236.
[2208] CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 240.
[2209] CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 241.
[2210] CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 241.
[2211] CE, respuesta a la pregunta 112 del Grupo Especial, párrafo 320.

ICC suprimida donde se indica [***]

observan los Estados Unidos, ese razonamiento da por sentado que el efectivo "extraído" representaba las subvenciones anteriormente proporcionadas a Dasa y CASA, y no contribuciones a la situación de caja de una empresa derivada de otras fuentes (no subvencionadas).[2212]

7.274 Por lo que respecta al segundo criterio, las Comunidades Europeas aducen que DaimlerChrysler y el Gobierno español extrajeron el efectivo de Dasa y CASA cuando cada uno de ellos era el único accionista de la entidad pertinente.[2213] Aducen, además, que tanto DaimlerChrysler como el Gobierno español, tras extraer el efectivo, vendieron los activos restantes de Dasa y CASA a EADS y "no eran ya los únicos accionistas de esos activos".[2214] Las Comunidades Europeas sostienen que DaimlerChrysler y el Gobierno español, en cuanto accionistas minoritarios de EADS (de la que DaimlerChrysler poseía un 30 por ciento y el Gobierno español un 5,5 por ciento, tenían un "fuerte desincentivo para reinyectar el efectivo extraído en EADS, porque hacerlo las obligaría a compartirlo entre las dos y con todos los demás accionistas de EADS, en lugar de retenerlo para sí".[2215]

7.275 A nuestro juicio, esto representa una evaluación incompleta e inexacta de las realidades económicas de las dos transacciones. Aunque las Comunidades Europeas caracterizan a DaimlerChrysler como un "accionista minoritario" en EADS tras la contribución de los activos y actividades relacionados con productos aeroespaciales de Dasa a EADS, DaimlerChrysler y una agrupación del Gobierno francés, Lagardère e instituciones financieras francesas habían de controlar conjuntamente EADS mediante una asociación contractual, en la que el Gobierno español, por medio de la SEPI, también era parte.[2216] Los anteriores "propietarios" de los activos y actividades relacionados con productos aeronáuticos de Dasa y CASA (es decir, DaimlerChrysler y el Gobierno español, respectivamente), controlarían conjuntamente el nuevo "propietario" de esos activos y actividades (EADS y, posteriormente, Airbus SAS) a través de la asociación contractual EADS, en la que tanto Dasa como la SEPI eran partes.[2217] La transacción EADS, aunque modificó la propiedad legal de los activos y actividades relacionados con productos aeronáuticos de Dasa y CASA, se estructuró de manera que se mantuvieron los intereses globales de DaimlerChrysler y el Gobierno español *en Airbus Industrie en su conjunto*.[2218] En consecuencia, y desde la perspectiva de la unidad económica dedicada a la producción de LCA de Airbus, rechazamos, como cuestión fáctica, la

[2212] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 542.

[2213] Como cuestión fáctica, las pruebas que se nos han presentado indican que el Gobierno español no era el único accionista de CASA. Cuando tuvo lugar la transacción EADS, Dasa poseía un 0,71 por ciento de las acciones de CASA, que contribuyó a EADS; Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, página 142.

[2214] CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 242. Suponemos que las Comunidades Europeas utilizan el término "activos" en un sentido general, en alusión a los activos y operaciones relacionados con LCA de Dasa y CASA. Las pruebas que tenemos ante nosotros indican que el Gobierno español intercambió sus *acciones* en CASA (no los activos de CASA) por acciones en EADS, mientras que Dasa (y no DaimlerChrysler) aportó acciones en las filiales reorganizadas de Dasa y acciones de Dasa en CASA a EADS a cambio de acciones en EADS; Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, página 140.

[2215] CE, respuesta a la pregunta 199 del Grupo Especial, párrafo 243.

[2216] Memorándun de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, páginas 132 y 133.

[2217] *Véase* el apéndice de la sección VII.E.1, a continuación del párrafo 7.289.

[2218] En lugar de retener y ejercitar sus derechos de miembro en Airbus Industrie directamente por medio de filiales como Dasa y CASA, DaimlerChrysler (por medio de Dasa) y el Gobierno español (por medio de la SEPI) eran miembros de una asociación contractual que ejercitaban derechos de voto con respecto al 65,48 por ciento de las acciones restantes de EADS. A efectos prácticos, el control que DaimlerChrysler y el Gobierno español ejercían sobre las actividades de LCA de Airbus por intermedio de EADS era de la misma naturaleza que el que habían ejercido anteriormente como miembros del consorcio Airbus Industrie.

ICC suprimida donde se indica [***]

afirmación de que las "extracciones" de efectivo por DaimlerChrysler y el Gobierno español desplazaron el efectivo fuera del alcance de la "unidad empresa-accionista".

7.276 Por tanto, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que un desembolso de efectivo por el receptor de una subvención podría reducir el beneficio otorgado por contribuciones financieras anteriores a ese receptor en las condiciones especificadas por las Comunidades Europeas, no creemos que las "extracciones" de Dasa y CASA satisfagan esas condiciones. Como consecuencia de ello, en última instancia rechazaríamos los argumentos sobre la "extracción" de las Comunidades Europeas aunque aceptáramos los argumentos más generales de las Comunidades Europeas sobre las condiciones en las que el beneficio otorgado por contribuciones financieras anteriores proporcionadas a un productor subvencionado podría reducirse o eliminarse "extrayendo" efectivo de ese productor.

7.277 No es necesario que decidamos si están justificados los argumentos más generales de las Comunidades Europeas sobre si cabe considerar que el beneficio otorgado por contribuciones financieras anteriores proporcionadas a un productor subvencionado ha quedado reducido o eliminado mediante la "extracción" de efectivo de esa entidad, y en caso afirmativo en qué condiciones. No obstante, hacemos la observación final de que en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* el Órgano de Apelación reconoció que una contribución financiera concedida a los propietarios de una empresa puede pese a ello otorgar un beneficio a la fabricación, producción o exportación de cualquier mercancía, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del Artículo VI del GATT de 1994.[2219] Habida cuenta de ello, es difícil ver en qué modo una empresa podría eliminar una subvención simplemente transfiriendo fondos a sus propietarios.[2220]

Las "extracciones" de efectivo y el "retiro" de subvenciones en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC

7.278 Examinaremos ahora si el efectivo y los equivalentes de efectivo retenidos por DaimlerChrysler y la SEPI, respectivamente, antes de la combinación de los activos y actividades relacionados con productos aeroespaciales de Dasa, y las acciones de CASA, en EADS, pueden considerarse equivalentes a un "retiro" de subvenciones a Dasa o CASA en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.[2221]

7.279 En relación con la denominada "extracción" de efectivo de Dasa que las Comunidades Europeas sostienen es equivalente al retiro de una subvención, observamos que el efectivo y los equivalentes de efectivo fueron retenidos por DaimlerChrysler (es decir, Dasa), y no se transfirieron al Gobierno alemán. Las Comunidades Europeas indican que no están aduciendo que la "extracción" de efectivo por DaimlerChrysler constituye el "reembolso" de subvenciones otorgadas a Dasa y Deutsche Airbus por la autoridad otorgante, a saber, el Gobierno alemán.[2222] Sostienen, no obstante, que hay circunstancias en las que la transferencia de fondos u otros activos por el receptor de una subvención a una entidad *distinta de la autoridad otorgante* podría pese a ello constituir un "retiro" de la subvención a los efectos del Acuerdo SMC.[2223] Esas circunstancias incluirían, sostienen las

[2219] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 115.

[2220] A ese respecto, los Estados Unidos observan, a nuestro juicio correctamente, que constatar que mediante una transferencia de dinero de una empresa subvencionada a su propietario se han "extraído" subvenciones crearía oportunidades para el blanqueo de subvenciones; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 549.

[2221] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 253 y 254; CE, respuesta a la pregunta 200 del Grupo Especial, párrafos 248 y 249.

[2222] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la segunda reunión con el Grupo Especial (en lo sucesivo "CE, Segunda declaración oral confidencial"), párrafo 5.

[2223] CE, respuesta a la pregunta 222 del Grupo Especial, párrafo 558.

ICC suprimida donde se indica [***]

Comunidades Europeas, distribuciones de efectivo de una empresa anteriormente subvencionada a los propietarios de esa empresa, siempre que la transferencia resulte en la eliminación del "aumento del valor aportado al receptor por la subvención".[2224]

7.280 Según los Estados Unidos, el "retiro" de una subvención requiere que el *Miembro* que subvenciona actúe positivamente para eliminar o quitar la subvención. Observan que, aunque en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)* el Grupo Especial constató que el reembolso de una subvención por el receptor era una manera de hacer "efectiva el retiro de la subvención por un Miembro que subvenciona", el "reembolso" en cuestión era una devolución al gobierno otorgante, sin que éste aportara nada a cambio.[2225] Los Estados Unidos observan también que su interpretación del término "retirar" a los efectos del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 no excluye otras formas en que los Miembros puedan cumplir lo dispuesto en el Acuerdo SMC; por ejemplo, con arreglo al párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC, un Miembro cuya utilización de subvenciones se ha constatado causa efectos desfavorables puede también "adoptar medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables". Los Estados Unidos sostienen además que la venta de una entidad subvencionada en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado que afecte a toda o sustancialmente toda la entidad podría resultar en la "extinción" de subvenciones, y en consecuencia constituir una situación que "obviaría la necesidad de que un Miembro adoptara nuevas medidas para ponerse en conformidad con las obligaciones que le corresponden en virtud del Acuerdo SMC".[2226]

7.281 El "retiro" de una subvención es el remedio previsto por el párrafo 7 del artículo 4 (en relación con las subvenciones prohibidas) y uno de los dos remedios posibles con arreglo al párrafo 8 del artículo 7 (en relación con las subvenciones recurribles). En el asunto *Australia - Cuero para automóviles II (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*, el Grupo Especial constató que una recomendación de "retirar la subvención" con arreglo a lo previsto en el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC no se limita tan sólo a una medida prospectiva, sino que puede abarcar el reembolso de la subvención prohibida.[2227]

7.282 En *Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)*, el Órgano de Apelación analizó el sentido del término "retirar" en el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC en la forma siguiente:

> "observamos, en primer lugar, que este término ha sido definido como '*remove*' ('eliminar, suprimir, etc.') o '*take away*' ('quitar, llevarse'), y como '*to take away what has been enjoyed; to take from*' ('quitar algo de lo que se ha disfrutado; sacar'). Esta definición sugiere que la expresión 'retirar' una subvención, a tenor del párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC, se refiere a 'eliminar' o 'quitar' esa subvención".[2228]

En el asunto *Australia - Cuero para automóviles II (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*, el Grupo Especial determinó que el sentido corriente de la expresión "retirar la subvención" en el

---

[2224] CE, respuesta a la pregunta 222 del Grupo Especial, párrafo 559.

[2225] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 222 del Grupo Especial, párrafo 293.

[2226] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 222 del Grupo Especial, párrafo 292, nota 382.

[2227] Informe del Grupo Especial, *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles, Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Australia - Cuero para automóviles II (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*"), WT/DS126/RW y Corr.1, adoptado el 11 de febrero de 2000, párrafo 6.39.

[2228] Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Brasil - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)*"), WT/DS46/AB/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, párrafo 45.

ICC suprimida donde se indica [***]

párrafo 7 del artículo 4 podía abarcar "llevarse" o "quitar" la contribución financiera que se hubiese constatado daba lugar a una subvención prohibida.[2229]

7.283 No creemos necesario abordar con detalle los argumentos de los Estados Unidos sobre situaciones que podrían constituir el "retiro" de una subvención a los efectos del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo del Acuerdo SMC. La afirmación de las Comunidades Europeas de que puede haber un "retiro" de una subvención cuando una empresa anteriormente subvencionada distribuye efectivo a sus propietarios *siempre y cuando* la transferencia resulte en la eliminación del "aumento del valor aportado al receptor por la subvención" no nos ha convencido. En cualquier caso, como cuestión fáctica, no creemos que pueda decirse que la "extracción" de efectivo de Dasa haya "eliminado el aumento del valor" derivado de las subvenciones otorgadas a Dasa y en consecuencia a Airbus Industrie. Como hemos indicado antes, a la luz de las circunstancias que rodean la aportación de los activos y actividades relacionados con LCA de Dasa a EADS, y más concretamente, la relación entre DaimlerChrysler, Dasa y Airbus Industrie antes de la "extracción", y DaimlerChrysler, Dasa y EADS inmediatamente después de la "extracción" y las aportaciones a EADS, no vemos motivo alguno para concluir que el "aumento del valor" derivado de cualquier subvención otorgada a Dasa y en consecuencia a Airbus Industrie fuera eliminado por la "extracción" de efectivo.

7.284 Rechazamos también el argumento de las Comunidades Europeas sobre el retiro por lo que respecta al efectivo y los equivalentes de efectivo retenidos por la SEPI (como accionista de CASA) antes de la aportación de CASA a EADS. Las Comunidades Europeas han reconocido que no debe considerarse que una transferencia de fondos a una autoridad otorgante por el receptor de una subvención constituye el "reembolso" o el retiro de una subvención cuando: i) "una autoridad otorgante proporciona algo de igual valor a cambio de efectivo u otros activos del receptor de una subvención"; o ii) la autoridad otorgante es propietaria de la entidad subvencionada y no ha "salido de la unidad empresa-accionista".[2230] Consideramos que la extracción de efectivo de CASA tuvo lugar claramente en *las dos* circunstancias específicas que las propias Comunidades Europeas han identificado como circunstancias que no resultan en el retiro de una subvención a los efectos del párrafo 7 del artículo 4 o el párrafo 8 del artículo 7.

7.285 Primero, la denominada "extracción" de 340 millones de euros de CASA fue hecha por la SEPI a cambio de una reducción en el capital social de CASA (a fin de valorar debidamente a CASA a efectos de su combinación en EADS). En otras palabras, el Gobierno español (por medio de la SEPI) "proporcionó algo de igual valor" (es decir, la reducción de capital de su filial CASA) a cambio del efectivo de CASA. Segundo, sobre la base de las circunstancias de la consolidación en EADS de los asociados alemán, español y francés en Airbus (en la que la SEPI, en virtud de la asociación contractual que controlaba EADS, seguía ejerciendo el mismo control que ejercía mediante su participación como miembro en Airbus GIE en poder de CASA) no consideramos que el efectivo "extraído" haya "salido de la unidad empresa-accionista" en un sentido económicamente significativo.

f) Conclusión

7.286 En resumen, y a los efectos de nuestra evaluación de las alegaciones formuladas por los Estados Unidos al amparo del artículo 5 del Acuerdo SMC, estimamos que Airbus SAS es el mismo productor de LCA de Airbus que el consorcio Airbus Industrie. No consideramos necesario que los Estados Unidos, para establecer una acreditación *prima facie* con arreglo al artículo 5 del Acuerdo SMC, demuestren afirmativamente la "transferencia" a Airbus SAS del beneficio otorgado

[2229] Informe del Grupo Especial, *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles* ("*Australia - Cuero para automóviles II (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*"), WT/DS126/RW, adoptado el 16 de junio de 1999, párrafo 6.27.

[2230] CE, respuesta a la pregunta 222 del Grupo Especial, párrafo 560.

ICC suprimida donde se indica [***]

por contribuciones financieras que se habían proporcionado a Airbus Industrie (incluidos los asociados en Airbus y Airbus GIE y sus filiales) antes de 2001.

7.287 Tampoco consideramos necesario que los Estados Unidos demuestren la "subsistencia" de los beneficios otorgados por contribuciones financieras anteriores proporcionadas a Airbus Industrie o Airbus SAS como requisito previo para establecer que las Comunidades Europeas han causado, mediante el uso de una subvención a la que se hace referencia en los párrafos 1 y 2 del artículo 1, efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos, en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC.

7.288 Por consiguiente, rechazamos los argumentos de las Comunidades Europeas de que: i) los beneficios otorgados por determinadas contribuciones financieras proporcionadas a Airbus Industrie o Airbus SAS han quedado extinguidos por la serie de transacciones supuestamente en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado expuestas en el párrafo 7.204 del presente informe; y ii) las denominadas "extracciones" de efectivo y equivalentes de efectivo de Dasa y de CASA por DaimlerChrysler y la SEPI, respectivamente, efectivamente extinguieron una parte de los beneficios anteriormente otorgados por contribuciones financieras que se habían proporcionado a Dasa y CASA.

7.289 Por último, rechazamos el argumento de las Comunidades Europeas de que la retención de efectivo y equivalentes de efectivo de Dasa y CASA por DaimlerChrysler y la SEPI, respectivamente, constituyeron un "retiro" o un "reembolso" de subvenciones anteriormente proporcionadas a esas entidades, en el sentido del párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida donde se indica [***]

APÉNDICE DE LA SECCIÓN VII.E.1: HISTORIA EMPRESARIAL DE AIRBUS

1. El Consorcio Airbus Industrie: 1970-2000[2231]

1. Desde su nacimiento en 1970 hasta la creación de Airbus SAS en 2001, las "empresas Airbus" estaban organizadas como un consorcio de fabricantes aeroespaciales nacionales europeos. El consorcio Airbus (Airbus Industrie) fue originalmente establecido en 1970 como un *Groupement d'intérêt économique* (Airbus GIE) entre el fabricante aeroespacial francés, Aérospatiale Société Nationale Industrielle (Aérospatiale)[2232] y el fabricante aeroespacial alemán Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus).[2233] El fabricante aeroespacial español Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) se convirtió en miembro de Airbus Industrie en 1971.[2234] Posteriormente, en 1979, British Aerospace Corporation, un fabricante aeroespacial del Reino Unido, se unió al consorcio.[2235]

[2231] A efectos del siguiente examen, la expresión "Airbus Industrie" alude al consorcio Airbus, es decir, Airbus GIE y los asociados en Airbus colectivamente. Cuando nos referimos a la entidad jurídica Airbus GIE por separado de los asociados en Airbus utilizamos la expresión "Airbus GIE".

[2232] Aérospatiale fue fundada en 1970 mediante la fusión de tres empresas aeroespaciales francesas, Sud Aviation, Nord Aviation y Société d'Etudes et de Réalisation d'Engins Balistiques. Fue de propiedad directa e indirecta del Gobierno francés hasta su fusión con Matra Hautes Technologies en 1998 para constituir Aérospatiale-Matra S.A. (Aérospatiale-Matra). El Gobierno francés vendió parte de sus acciones en Aérospatiale-Matra en una oferta pública que tuvo lugar en 1999. En 2000 Aérospatiale-Matra se unió a Dasa y CASA para constituir EADS. En relación con la constitución de Airbus SAS en 2001, el negocio de LCA de Aérospatiale-Matra se transfirió a una filial de Airbus SAS, Airbus France SAS. Por tanto, desde 1998 hasta su liquidación en 2001, el socio francés de Airbus era Aérospatiale-Matra; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 52 y 53.

[2233] Deutsche Airbus fue fundada en 1967 para trabajar en el desarrollo de una aeronave de fuselaje ancho europea que inicialmente había comenzado en 1965 como una empresa conjunta entre cinco empresas alemanas: Blohm-Hamburger Flugzebau GmbH, Messerschmitt AG, Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW), Siebel y Dornier. En 1969 las primeras tres de esas empresas se habían fusionado para constituir Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB); CE - Prueba documental 26. MBB poseía inicialmente un 60 por ciento de la participación en Deutsche Airbus, mientras que Dornier y VFW poseían cada una el 20 por ciento. MBB absorbió a VFW en 1981. Antes de que Daimler-Benz AG adquiriera el control de MBB en 1989, los Estados federales alemanes de Baviera, Hamburgo y Bremen poseían un 52,3 por ciento del capital de MBB; informe *Monopolkommssion*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 138. A finales de 1989, como parte de los planes del Gobierno alemán para la reestructuración de Deutsche Airbus, Daimler-Benz A.G. adquirió el control de MBB mediante una fusión de su filial Deutsche Aerospace AG (Dasa) con MBB. Deutsche Airbus ha sido una filial de propiedad exclusiva de Dasa desde 1992. En 2000, Dasa se unió a Aérospatiale-Matra y CASA para constituir EADS. En 2001, EADS transfirió las operaciones de LCA de Dasa a una filial de Airbus SAS, Airbus Deutschland GmbH; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 54-56.

[2234] CASA fue fundada en 1923 y era el principal fabricante aeroespacial y de material de defensa de España. CASA era propiedad en un 99 por ciento de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), una sociedad tenedora española encargada de la gestión y privatización de determinadas empresas controladas por el Gobierno de España. En 2000 CASA se fusionó en la estructura EADS. En 2001 las actividades LCA de CASA se transfirieron a una filial de Airbus SAS, Airbus España S.L.; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 57 y 58.

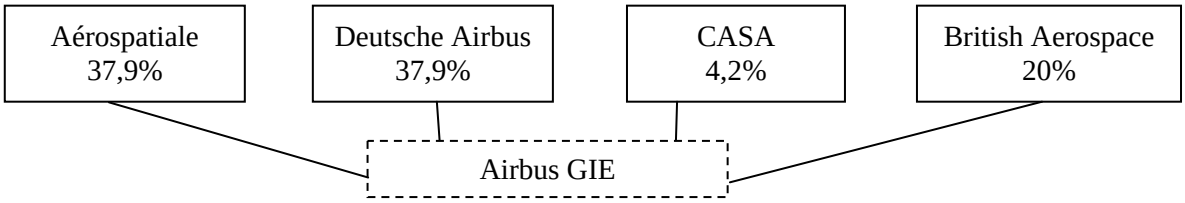
[2235] British Aerospace Corporation se constituyó en 1977 como una sociedad de la Corona sin acciones, de propiedad exclusiva del Gobierno del Reino Unido. Su constitución fue resultado de la fusión de las empresas aeroespaciales del Reino Unido Hawker Siddeley Aviation Ltd, Hawker Siddeley Dynamics Ltd, Scottish Aviation Ltd y British Aircraft Corporation (Holdings) Ltd. En 1981 las acciones y los negocios de British Aerospace Corporation se transfirieron a la recientemente constituida British Aerospace PLC, una sociedad anónima del Reino Unido. El Gobierno del Reino Unido vendió el 51,57 por ciento de sus acciones en British Aerospace PLC en una oferta pública que tuvo lugar en 1981, y, conservando una acción para asegurarse de que la compañía permanecía bajo el control del Reino Unido, vendió en 1985 el resto de sus acciones en

ICC suprimida donde se indica [***]

2. Airbus Industrie GIE se registró con arreglo a la legislación francesa como un "*Groupement d'intérêt économique*" (GIE), que es un marco jurídico francés que permite a sus miembros realizar colectivamente determinadas actividades económicas manteniendo al mismo tiempo sus identidades jurídicas separadas, y que no tiene como objetivo retener beneficios. Una estructura GIE tiene personalidad jurídica separada de la de sus miembros, aunque en otros aspectos se parece a una asociación. Por ejemplo, la distribución de los beneficios y pérdidas de Airbus Industrie entre los asociados en Airbus se basa en sus derechos como miembros.[2236] En virtud de ese acuerdo de asociación, los asociados en Airbus de Alemania, Francia, España y el Reino Unido producían partes específicas de LCA de Airbus, que después Aérospatiale montaba en Francia. [2237] La entidad Airbus GIE no producía nada; antes bien, coordinaba los esfuerzos de producción de los asociados en Airbus, asignaba ingresos y beneficios a cada uno de los socios y asumía la responsabilidad en esferas como la comercialización, la venta, la entrega de aeronaves y la atención a los clientes.

3. Entre 1979 y 2000, los cuatro miembros de Airbus Industrie (en lo sucesivo los asociados en Airbus) poseían las siguientes participaciones en el consorcio Airbus Industrie (directa o indirectamente, a través de varias entidades constituidas en las jurisdicciones de los asociados en Airbus): Aérospatiale (37,9 por ciento); Deutsche Airbus AG (37,9 por ciento); CASA (4,2 por ciento); y British Aerospace PLC (20 por ciento).[2238] La estructura de Airbus GIE desde 1979 hasta 2000 se expone en el diagrama *infra*.

Estructura empresarial de Airbus Industrie desde 1979 hasta 2000[2239]



British Aerospace PLC. En 1999, British Aerospace PLC se fusionó con Marconi Electronic Systems para convertirse en BAE Systems PLC (BAE Systems). En 2001 BAE Systems transfirió su negocio de LCA a Airbus UK Limited a cambio de una participación del 20 por ciento en Airbus SAS. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 59-61.

[2236] *Véase* el informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Plan alemán de tipos de cambio para Deutsche Airbus* ("*CEE - Airbus*"), 4 de marzo de 1992, no adoptado, SCM/142, párrafo 2.6.

[2237] En 1999 Aérospatiale era el socio responsable de los sistemas de control de vuelo, las cabinas de pilotaje, la integración de generadores de energía, las pruebas estáticas y en vuelo, secciones estructurales complejas, subconjuntos equipados y publicaciones técnicas. DASA producía las principales secciones del fuselaje que contienen el equipo hidráulico, los sistemas secundarios de control de vuelo y el amueblado comercial, montaba las alas y equipaba las alas suministradas por BAE Systems. También realizaba el montaje final de las aeronaves A321 y A319, así como algún equipamiento de las cabinas y la personalización de las cabinas del A300/A310 y la familia A320. BAE Systems era el socio a cargo de las alas para toda la línea de producción de Airbus, y equipaba las alas de la familia A320 instalando la maquinaria hidráulica, eléctrica y para el sistema de control ambiental. La función de CASA en el consorcio Airbus era producir las colas horizontales de fibra de carbono utilizadas en todas las aeronaves Airbus, incluidos los depósitos de combustible integrados. CASA también diseñaba paneles de fuselaje y paneles interiores para la familia A320 y producía puertas frontales y para el tren de aterrizaje de la familia A300/A310 y puertas de pasajeros para la familia A330/A340; *véase Aérospatiale-Matra Offering Memorandum*, 25 de mayo de 1999, CE - Prueba documental 53, páginas 90 y 91.

[2238] Otras dos empresas aeroespaciales europeas, Fokker y Balairbus, participaron en ciertos programas de Airbus como fabricantes asociados, aunque no se convirtieron en asociados en Airbus GIE.

[2239] En 1998 Aérospatiale fusionó con Matra Hautes Technologies para constituir Aérospatiale-Matra S.A.; véase la nota 2054. En 1989, Daimler-Benz adquirió el control de la empresa matriz de Deutsche Airbus, MBB; véase la nota 2055. En 1999, British Aerospace fusionó con Marconi Electronic Systems para convertirse en BAE Systems; véase la nota 2057.

ICC suprimida donde se indica [***]

2. Consolidación en EADS de las actividades de los asociados en Airbus en 2000

4. En julio de 2000, los asociados en Airbus alemán, español y francés fusionaron sus actividades en los sectores aeronáutico, espacial y de defensa aportando todas las acciones de las filiales de Aérospatiale-Matra y Dasa, respectivamente, y todas las acciones de CASA, a la recientemente constituida European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS), una sociedad de responsabilidad limitada (*naamloze vennootschap*) organizada con arreglo a la legislación de los Países Bajos.[2240] Antes de esas aportaciones, Aérospatiale-Matra y Dasa habían realizado cada una reorganizaciones internas de las filiales en las que se enmarcaban los activos y pasivos relacionados con sus actividades relacionadas y no relacionadas con Airbus.[2241] Las aportaciones se hicieron a cambio de acciones en EADS emitidas en proporción a los valores relativos de las respectivas aportaciones de Aérospatiale-Matra, Dasa y la SEPI.[2242] Inmediatamente después de esas transacciones, DaimlerChrysler y SOGEADE[2243], que conjuntamente controlaban EADS en virtud de una asociación contractual con arreglo a la legislación holandesa, poseían, en proporciones iguales, aproximadamente un 60 por ciento del capital social de EADS.[2244]

5. Inmediatamente después de esas transacciones, EADS entró en posesión de todas las filiales de Aérospatiale-Matra y Dasa que anteriormente realizaban todas las actividades de diseño, ingeniería, fabricación y producción relacionadas con Airbus ubicadas en Francia y Alemania, así como todas las acciones del anterior asociado español en Airbus CASA. EADS también poseía (por medio de sus filiales) las participaciones como miembro en Airbus GIE que anteriormente habían poseído Aérospatiale-Matra, Dasa y CASA. EADS, a su vez, estaba controlada, en virtud de una

[2240] Las acciones de EADS se cotizan en las bolsas española, de París y de Frankfurt.

[2241] Aérospatiale Matra Airbus era la filial de Aérospatiale-Matra propietaria y responsable de los activos y pasivos relacionados con Airbus de Aérospatiale-Matra, incluida su participación del 37,9 por ciento en Airbus GIE. Otras filiales de Aérospatiale-Matra poseían activos que no estaban relacionados con actividades relacionadas con LCA de Aérospatiale-Matra, como los negocios de Aérospatiale-Matra relacionados con helicópteros, defensa, transporte espacial, satélites y telecomunicaciones. Las actividades relacionadas con Airbus de Dasa se habían agrupado en una filial denominada DaimlerChrysler Aerospace Airbus Beteiligungs GmbH, que poseía un 99,99 por ciento de las acciones de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, que a su vez poseía una participación del 37,9 por ciento en Airbus GIE. Dasa poseía por separado una participación del 0,71 por ciento en CASA, que también aportó a EADS de conformidad con las transacciones de combinación. Los activos y pasivos relacionados con actividades distintas de las relacionadas con Airbus se agruparon en otras filiales de Dasa, con excepción de: i) los pasivos relacionados con las aeronaves Dornier; ii) todas las reclamaciones y pasivos relacionados con el grupo Fokker; iii) la participación de Dasa AG en MTU, Temic Telefunken microelectronic GmbH y Debis AirFinance B.V.; y iv) efectivo en una cuantía de 3.133 millones de euros; Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, páginas 140-144.

[2242] Aérospatiale-Matra fue posteriormente liquidada, y al efectuarse la liquidación la empresa distribuyó sus acciones en EADS a sus propios accionistas, sobre la base de una acción de EADS por una acción de Aérospatiale-Matra. Simultáneamente con esas transacciones, EADS emitió acciones, y el Gobierno francés, Lagardère y las instituciones financieras francesas BNP PARIBAS y AXA vendieron acciones en EADS en una oferta pública; Memorandun de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, páginas 140 y 144.

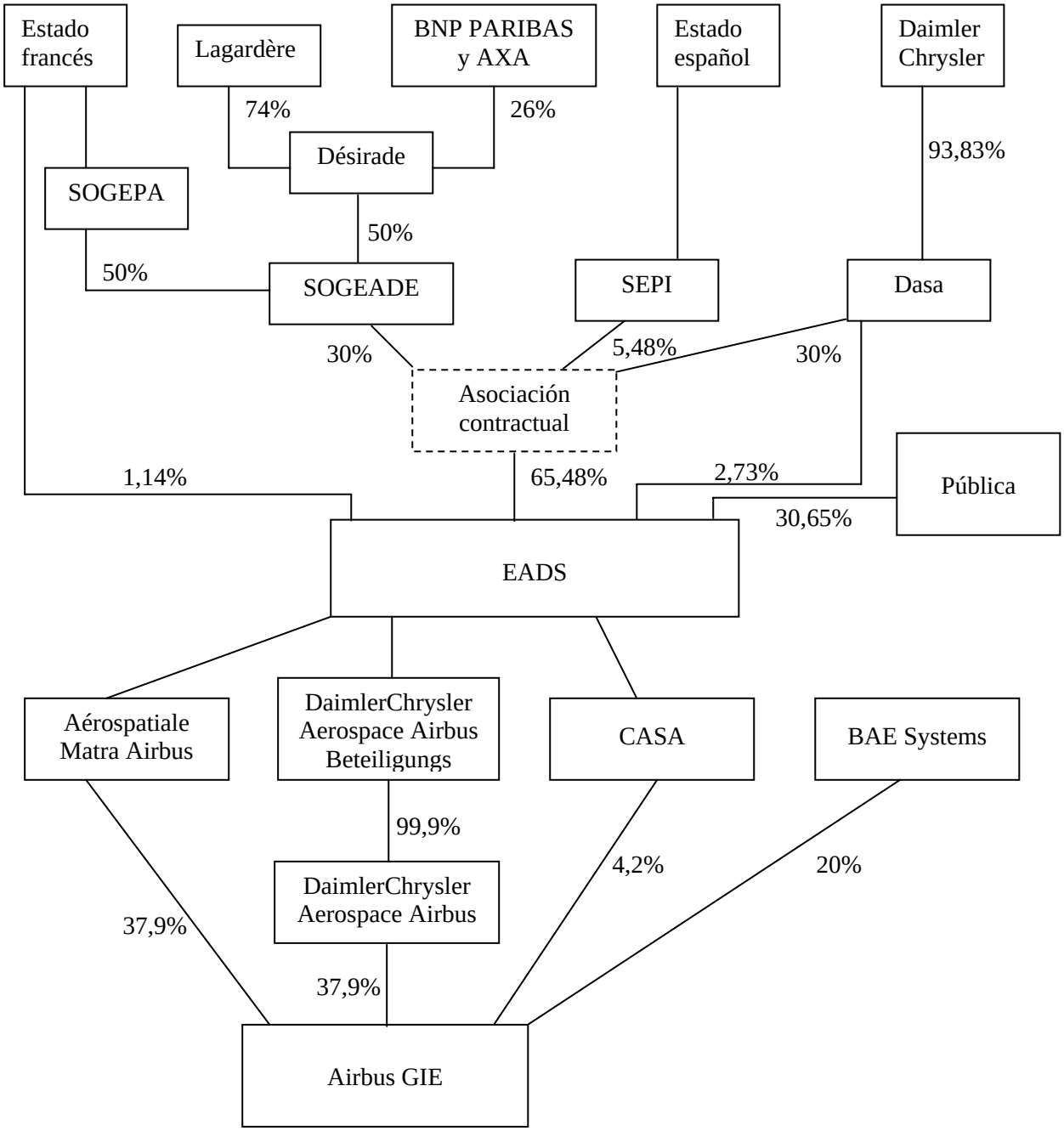
[2243] La Société de gestion de l'aéronautique, de la défense et de l'éspace (SOGEADE) es una asociación francesa por acciones (*société en commandite par actions*). SOGEADE es de propiedad al 50 por ciento del Gobierno francés (a través de una empresa tenedora de propiedad del Gobierno francés, Société de Gestion de Participations Aéronautique (SOGEPA) y al 50 por ciento de Lagardère Group; Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, páginas 137 y 138.

[2244] Los derechos de voto de la SEPI en virtud de su participación del 5,48 por ciento en EADS también se ejercitaban a través de esa asociación contractual; Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, página 132.

ICC suprimida donde se indica [***]

asociación contractual, por los anteriores propietarios de Aérospatiale-Matra, Dasa y CASA. BAE Systems conservó su participación del 20 por ciento en Airbus GIE.

6. A continuación se expone la estructura de propiedad de EADS y la de los anteriores asociados en Airbus y Airbus GIE, inmediatamente después de esas transacciones.[2245]



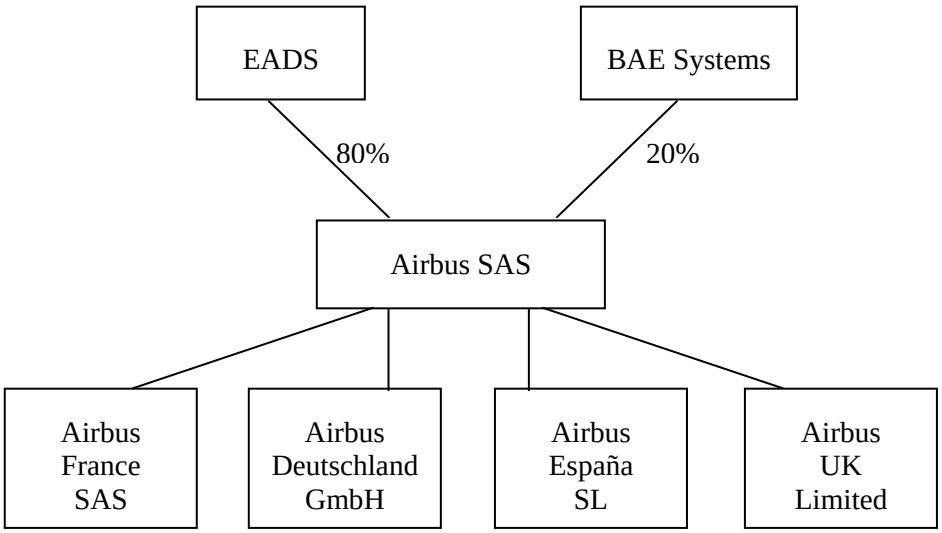
[2245] Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, página 132. La porción del gráfico que ilustra los intereses de propiedad en Airbus GIE se ha elaborado a partir de la información contenida en el Memorándum de Oferta de EADS, 9 de julio de 2000, CE - Prueba documental 24, páginas 38, 65, 74, 141 y 142.

ICC suprimida donde se indica [***]

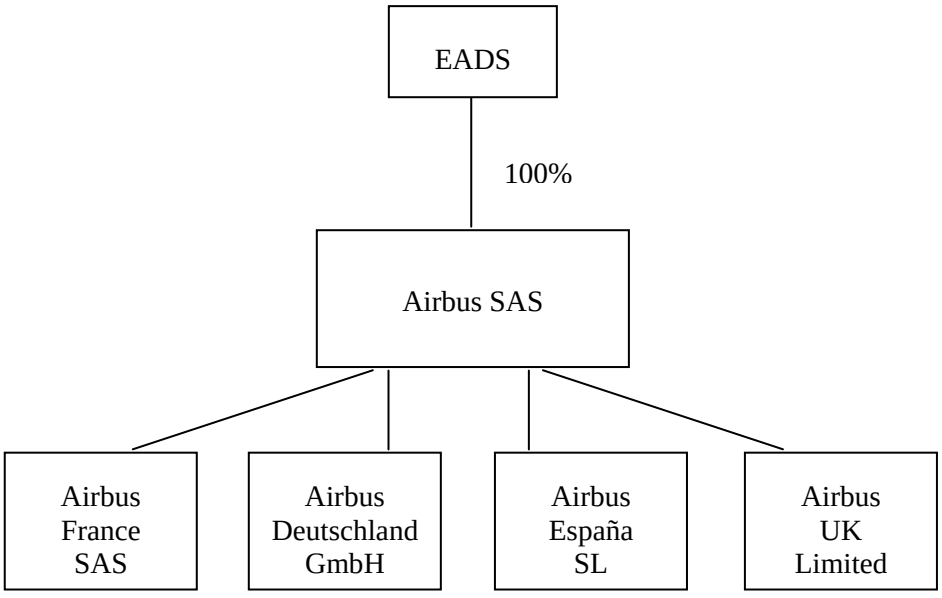
3. Extinción de Airbus Industrie e integración de las actividades de Airbus Industrie en Airbus SAS en 2001

7. En 2001, EADS y BAE Systems pusieron sus actividades de diseño, ingeniería, fabricación y producción relacionadas con Airbus ubicadas en Francia, Alemania, España y el Reino Unido (organizadas en empresas operativas francesas, alemanas, españolas y británicas, respectivamente), así como todos sus derechos como miembros en Airbus GIE, bajo el control común de una empresa tenedora de nueva creación, Airbus SAS, una *société par actions simplifiée* constituida con arreglo a la legislación francesa. EADS poseía una participación del 80 por ciento en Airbus SAS (y tenía el control efectivo de sus operaciones), mientras que BAE Systems, con la participación del 20 por ciento restante, disfrutaba de derechos específicos como socio minoritario. Por último, en octubre de 2006, EADS adquirió la participación del 20 por ciento en Airbus SAS de BAE Systems, con lo cual Airbus SAS se convirtió en una filial de propiedad exclusiva de EADS.

Estructura empresarial de Airbus SAS desde 2001 hasta 2006



Estructura empresarial de Airbus SAS desde 2006



ICC suprimida donde se indica [***]

2. Ayuda para emprender proyectos/financiación por los Estados miembros

a) Introducción

7.290 Los Estados Unidos impugnan una forma de financiación para el desarrollo de LCA, que denominan "Ayuda para emprender proyectos" ("AEP"), supuestamente proporcionada por cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas a Airbus a lo largo de un período de 37 años, desde 1969 hasta 2006. Según los Estados Unidos, la AEP es una forma de financiación sumamente preferencial que equivale a una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos impugnan el supuesto suministro de AEP para el desarrollo de siete modelos distintos y tres variantes de LCA de Airbus, así como un supuesto Programa de AEP aplicado por los mismos Estados miembros de las Comunidades Europeas. Las supuestas medidas de AEP para productos específicos objeto de la reclamación de los Estados Unidos son las siguientes:

i) AEP para el A300, como demuestran, entre otras cosas,

Acuerdo de 29 de mayo de 1969 entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Federal de Alemania concerniente a la realización del Airbus A330-B ("Acuerdo de 1969 para el A300")[2246];

el Acuerdo de 23 de diciembre de 1971 entre los Gobiernos del Estado español, la República Francesa, la República Federal de Alemania y el Reino de los Países Bajos concerniente a la realización del Airbus A300B ("Acuerdo de 1971 sobre el A300")[2247];

ii) AEP para el A310, como demuestra, entre otras cosas,

el Acuerdo entre los gobiernos de la República Federal de Alemania, la República Francesa, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y España concerniente al programa Airbus (el "Acuerdo de 1981 para el A310")[2248];

[2246] Estados Unidos - Prueba documental 11.

[2247] CE - Prueba documental 992 (ICC). Otros documentos que demuestran la AEP/FEM para el A300 incluyen: i) 29 acuerdos, protocolos y convenios distintos, y sus enmiendas, entre el Gobierno francés y Aérospatiale, CE - Prueba documental 603 (ICC); y ii) 16 contratos separados y sus enmiendas entre el Gobierno español y Construcciones Aeronáuticas S.A., CE - Prueba documental 605 (ICC). Inicialmente, las Comunidades Europeas presentaron una serie de contratos (en idioma alemán), y sus enmiendas, concertados entre el Gobierno alemán y Deutsche Airbus GmbH, con respecto a la AEP/FEM otorgada para el A300. Debido al mucho tiempo que las Comunidades Europeas alegaron requeriría la traducción al inglés de las 661 páginas de esos documentos, las Comunidades Europeas retiraron su comunicación original y la sustituyeron por un "contrato modelo" más corto. Carta de 15 de mayo de 2007 de las Comunidades Europeas al Grupo Especial. Entendemos que el contrato que figura en esta nueva Prueba documental (CE - Prueba documental 601 (ICC)) es representativo de los contratos alemanes de AEP/FEM para el A300, incluidas las enmiendas pertinentes.

[2248] CE - Prueba documental 942 (ICC). Entre otros documentos que demuestran la AEP/FEM para el A310 cabe citar: i) 10 protocolos y convenios separados entre el Gobierno francés y Aérospatiale, CE - Prueba documental 604 (ICC); y ii) 8 contratos separados, y sus enmiendas, entre el Gobierno español y Construcciones Aeronáuticas S.A., CE - Prueba documental 606 (ICC). Inicialmente, las Comunidades Europeas presentaron una serie de contratos (en idioma alemán), y sus enmiendas, concertados entre el Gobierno alemán y Deutsche Airbus GmbH, con respecto a la AEP/FEM otorgada para el A310. Debido al mucho tiempo que las Comunidades Europeas alegaron requeriría la traducción al inglés de las 357 páginas de esos documentos, las Comunidades Europeas retiraron su comunicación original y la sustituyeron por un "contrato modelo" más corto. Carta de 15 de mayo de 2007 de las CE al Grupo Especial. Entendemos que el

ICC suprimida donde se indica [***]

iii) AEP para el A320, como demuestran, entre otras cosas,

el Contrato definitivo de cierre y liquidación de los contratos de colaboración entre el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y Construcciones Aeronáuticas, S.A. para la aportación de fondos reembolsables con destino a la financiación de los gastos de desarrollo del Airbus A320, 1º de septiembre de 1992 ("Contrato español de 1992 para el A320)[2249];

Protocolo de Acuerdo entre el Estado francés y Aérospatiale Société Nationale Industrielle relativo al desarrollo del Airbus A320, 8 de julio de 1987 ("Contrato francés para el A320")[2250];

el Contrato de asignación entre la República Federal de Alemania y Deutsche Airbus GmbH para la aplicación del programa de desarrollo del A320, 11 de diciembre de 1985 ("Contrato alemán para el A320")[2251];

el Acuerdo A28B/385, de 21 de marzo de 1985, entre el Secretario de Estado de S.M. para la Defensa y British Aerospace PLC para Ayuda para emprender proyectos para el programa de trabajo del A320 ("Contrato del Reino Unido para el A320)[2252];

el Acuerdo entre los gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica, concerniente al Programa Airbus A320, hecho en Bonn el 6 de febrero de 1991 ("Acuerdo de 1991 para el A320")[2253];

iv) AEP para el A330/340, como demuestran, entre otras cosas,

el Contrato de colaboración entre el Ministerio de Industria y Construcciones Aeronáuticas, S.A. para la aportación de un anticipo reintegrable sin interés, con destino a la financiación de los gastos de desarrollo del Airbus A330/A340, 1º de junio de 1988 ("Contrato español de 1988 para el A330/A340")[2254];

---

contrato que figura en esta nueva Prueba documental (CE - Prueba documental 602 (ICC)) es representativo de los contratos alemanes de AEP/FEM para el A310, incluidas las enmiendas pertinentes.

[2249] CE - Prueba documental 93 (ICC). Uno entre varios contratos anteriores concertados con este mismo fin y a los que se hace referencia en esta Prueba documental fue el Contrato de colaboración entre el Ministerio de Industria y Energía y Construcciones Aeronáuticas, S.A. para la aportación de un anticipo reintegrable sin interés, con destino a la financiación de los gastos de desarrollo del nuevo avión Airbus A20, de 28 de febrero de 1984 (en lo sucesivo "Contrato español de 1984 para el A320"), CE - Prueba documental 946 (ICC).

[2250] CE - Prueba documental 83 (ICC), modificado el mismo día por el *Avenant au Protocole d'Accord entre l'État Français et l'Aérospatiale Société Nationale Industrielle concernant le développement de l'Airbus A320*, 8 de julio de 1987, CE - Prueba documental 945 (ICC).

[2251] CE - Prueba documental 95 (ICC). (título original en idioma alemán: *Zuwendungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch den Bundesminister für Wirtschaft und der Deutsche Airbus GmbH zur Verwirklichung des Entwicklungsprogramms AIRBUS A320*, 11 de diciembre de 1985).

[2252] CE - Prueba documental 94 (ICC).

[2253] Estados Unidos - Prueba documental 16.

[2254] CE - Prueba documental 84 (ICC), complementado por un segundo contrato: Contrato de colaboración entre el Ministerio de Industria y Energía y Construcciones Aeronáuticas, S.A. para la aportación de un anticipo reintegrable sin interés, con destino a la financiación de los gastos de desarrollo del Airbus A330/A340, 30 de julio de 1990 (en lo sucesivo "Contrato español de 1990 para el A330/A340"), CE - Prueba documental 947 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

el Acuerdo AE12B/75 entre el Secretario de Estado para la Defensa y British Aerospace PLC que regula las inversiones del Gobierno de S.M. en la participación del Reino Unido en los trabajos del programa para lanzar las aeronaves A330 y A340, 1988 ("Contrato del Reino Unido para el A330/A340")[2255];

Protocolo de Acuerdo entre el Estado y Aérospatiale relativo al programa A330-340, 26 de marzo de 1993 ("Contrato francés para el A330/A340")[2256];

el Acuerdo entre los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica relativo al Programa Airbus A330/A340, firmado en Madrid el 26 de julio de 1995 ("Acuerdo de 1995 para el A330/A340")[2257];

v) AEP para el A330-200, como demuestra, entre otras cosas,

el Convenio entre la autoridad signataria del convenio que actúa en nombre y por cuenta del Estado y Aérospatiale relativo al desarrollo del Airbus A330-200, 28 de noviembre de 1996, ("Contrato francés para el A300-200")[2258];

vi) AEP para el A340-500/600, como demuestra, entre otras cosas,

Protocolo de Acuerdo entre el Estado y Aérospatiale relativo a los programas A340-500 y A340-600, 15 de enero de 1999 ("Contrato francés para el A340-500/600")[2259];

el Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Industria y Energía y la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. relativo a la financiación de la participación de dicha Empresa en el desarrollo del programa Airbus A340-500 y A340-600 ("Contrato español para el A340-500/600")[2260];

[2255] CE - Prueba documental 86 (ICC).

[2256] CE - Prueba documental 96 (ICC), en el que se tuvieron en cuenta los pagos hechos a Aérospatiale en virtud de los tres anteriores convenios, incluido el Convenio Nº 8890024, de fecha 9 de diciembre de 1988, CE - Prueba documental 948 (ICC).

[2257] Estados Unidos - Prueba documental 28 (ICC). Aunque en la pregunta 253 del Grupo Especial se pidió a las Comunidades Europeas que proporcionaran una copia del contrato alemán de AEP/FEM para el A330/A340, las Comunidades Europeas no la proporcionaron. En lugar de ello remitieron al Grupo Especial a otro documento, CE - Prueba documental 887 (ICSS), el cual, afirman, contiene las mismas "disposiciones sobre reembolso" que el contrato solicitado. Por tanto, las Comunidades Europeas no niegan, y de hecho en su respuesta a la pregunta del Grupo Especial reconocen, que el Gobierno alemán concertó un contrato de AEP/FEM con Deutsche Airbus GmbH para el A330/A340.

[2258] Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC), como también pone de manifiesto el *Protocole d'Accord entre L'État et Aérospatiale relatif au programme Airbus A330-200*, 23 de diciembre de 1996, CE - Prueba documental 90 (ICC).

[2259] Estados Unidos - Prueba documental 35 (ICC) y CE - Prueba documental 91 (ICC), como también pone de manifiesto la *Convention (du 29 Décembre 1998) entre l'autorité signataire de la convention agissant au nom et pour le compte de l'Etat, d'une part, et Aérospatiale* (en lo sucesivo "Convenio francés para el A340-500/600"), Estados Unidos - Prueba documental 36 (ICC).

[2260] Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC); CE - Prueba documental 87 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

vii) AEP para el A380, como demuestran, entre otras cosas,

el Convenio (de 20 de marzo de 2002) entre el Servicio de Programas Aeronáuticos (SPAé), autoridad signataria del convenio en nombre y por cuenta del Estado, y la sociedad Airbus France ("Contrato francés para el A380")[2261];

el Contrato de préstamo entre la República Federal de Alemania, representada por el Ministro Federal de Economía y Tecnología, y Airbus Deutschland GmbH ("Contrato alemán para el A380")[2262];

el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Ciencia y Tecnología (MCYT) y la empresa EADS Airbus S.L., relativo a la financiación de la participación de dicha Empresa en el desarrollo del programa de la familia de aviones Airbus A-380 ("Contrato español para el A380")[2263];

el Acuerdo de 12 de marzo de 2000 entre el Secretario de Estado para Comercio e Industria, BAE Systems (Operations) Limited y British Aerospace Public Limited Company ("Contrato del Reino Unido para el A380)[2264]; y

viii) AEP para el A350.[2265]

7.291 Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de subvención de los Estados Unidos por varias razones. Al hacerlo, piden al Grupo Especial que no haga referencia a las medidas impugnadas como "Ayuda para emprender proyectos". Según las Comunidades Europeas, la expresión "Ayuda para emprender proyectos" es "sugerente y excesivamente simplificada" y en consecuencia debe ser sustituida por lo que consideran una expresión más neutral, a saber, "financiación por los Estados miembros" ("FEM").[2266] Hemos decidido que a efectos de evaluar las alegaciones de los Estados Unidos no es necesario que opinemos sobre si procede utilizar uno u otro de los términos propuestos por las partes. Por tanto, en el análisis que viene a continuación aludimos a las medidas impugnadas como "AEP/FEM" o, cuando nos referimos a una medida o contrato específico, utilizamos los títulos resumidos pertinentes, por ejemplo, el "Contrato del Reino Unido para el A380" o el "Contrato para el A380".

7.292 Las comunicaciones de las partes sobre si las medidas de AEP/FEM impugnadas equivalen a subvenciones específicas plantean dos cuestiones que a nuestro juicio es útil resolver antes de proceder a decidir si la reclamación de los Estados Unidos al amparo de las disposiciones del Acuerdo SMC está justificada.

7.293 La primera cuestión atañe a si una supuesta medida de AEP/FEM para el A350 existía en la fecha de establecimiento de este Grupo Especial. Como se indica en nuestra resolución preliminar, estimamos que este asunto concierne a una cuestión de hecho controvertida que debe resolverse en el contexto de la evaluación del contenido de las alegaciones de los Estados Unidos.[2267] Por tanto, en las siguientes secciones comenzamos nuestra evaluación de la reclamación de los Estados Unidos examinando primero si la supuesta medida de AEP/FEM para el A350 existía en la fecha de

[2261] Estados Unidos - Prueba documental 116 (ICC).
[2262] Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC).
[2263] Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC).
[2264] Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC).
[2265] Las pruebas que en opinión de los Estados Unidos demuestran la existencia de un contrato de AEP para el A350 se describen y evalúan en la siguiente sección del presente informe.
[2266] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 289.
[2267] *Véase* la sección VII.C.2 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

establecimiento de este Grupo Especial, y si tal medida equivale a una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.294 La segunda cuestión atañe a otro asunto que también se abordó parcialmente en nuestra resolución preliminar, a saber, si procede evaluar la legitimidad de los contratos de AEP/FEM concluidos antes de 1995 en el marco de las disposiciones del Acuerdo SMC. En nuestra resolución preliminar rechazamos dos de los argumentos presentados por las Comunidades Europeas en el contexto de esta cuestión, concretamente las afirmaciones de que las medidas de AEP/FEM de fecha anterior a la entrada en vigor del Acuerdo SMC no pueden evaluarse en términos de su compatibilidad con dicho Acuerdo porque: i) no están comprendidas en el ámbito temporal de aplicación del artículo 5 del Acuerdo SMC; y ii) están amparadas por una "cláusula de anterioridad" en virtud del Acuerdo de 1992.[2268] Un tercer argumento, que las Comunidades Europeas no presentaron en su solicitud de resolución preliminar, se plantea después de nuestra evaluación de la supuesta medida de AEP/FEM para el A350. Este argumento concierne a la pertinencia del Código de Subvenciones y Medidas Compensatorias de Tokio, de 1979, para nuestra evaluación de la legalidad de varias medidas de AEP/FEM de fecha anterior a la entrada en vigor del Acuerdo SMC.

7.295 A continuación, y con miras a evaluar, medida por medida, si las alegaciones de los Estados Unidos están justificadas, examinaremos los argumentos de las partes sobre si las medidas de AEP/FEM impugnadas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

b) La supuesta medida de AEP/FEM para el A350

7.296 Airbus lanzó el más nuevo de sus modelos de LCA, el A350, en diciembre de 2004.[2269] En los informes de prensa el A350 se describía como una "versión de gran autonomía, eficiente en el consumo de combustible, de la aeronave Airbus A330, y un rival del {Boeing} 7E7" (es decir, el Boeing 787).[2270] Los costos de desarrollo del A350 se presupuestaron inicialmente en unos 4.000 millones de euros.[2271] El 1º de diciembre de 2006, poco más de un año después del lanzamiento industrial del A350[2272], Airbus lanzó una versión rediseñada del A350. Este nuevo modelo de LCA se llamaba A350XWB, y al igual que el A350 estaba diseñado como aeronave de gran autonomía y eficiente en el consumo de combustible (que incorporaba tecnologías avanzadas como un "fuselaje de paneles de plástico reforzado con fibra de carbono"), destinada a competir con los Boeing 777 y 787.[2273] Informes de prensa indicaron que el A350XWB costaría a Airbus aproximadamente 10.000 millones de euros.[2274]

[2268] *Véanse* los párrafos 7.98-7.105 *supra*.

[2269] CE, Primera comunicación escrita, notas 57 y 58.

[2270] Laurence Frost, *Airbus Plans New Rival to Boeing's "Dreamliner"*, Associated Press & Local Wire (23 de noviembre de 2004) Estados Unidos - Prueba documental 132.

[2271] *Véase*, por ejemplo, Bundeshaushaltsplan (Plan Presupuestario Federal) 2005, Plan Presupuestario 09 (Ministerio de Economía), capítulo 02, parte 09, partida 870 93-634, Estados Unidos - Prueba documental 17MM; y Jean-Michel Belot y Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 de diciembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 139.

[2272] El lanzamiento industrial del A350 tuvo lugar el 7 de octubre de 2005. El lanzamiento comercial tuvo lugar el 4 de diciembre de 2004. *Véase, por ejemplo*, Jean-Michel Belot y Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 de diciembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 139; y Robert Wall, *Airbus Gets Go-Ahead for A350*, Aviation Week & Space Technology (9 de octubre de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 47.

[2273] *Véase*, por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 88.

[2274] *Véase*, por ejemplo, Ross Tieman, *Airbus finds Pounds 6.7bn for wide-body jet*, The Evening Standard (1º de diciembre de 2006), CE - Prueba documental 671.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.297 Los Estados Unidos aducen que antes del establecimiento de este Grupo Especial los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido habían cada uno de ellos individualmente acordado apoyar el desarrollo del A350 prestando a Airbus "como mínimo" 1.700 millones de dólares EE.UU. en forma de AEP/FEM.[2275] Los Estados Unidos caracterizan la AEP/FEM como una forma concreta de financiación preferencial a largo plazo otorgada a Airbus por los Gobiernos de los cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas arriba mencionados para el desarrollo de cada nuevo modelo de LCA de Airbus, en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período, dependiente del éxito y a tipos de interés inferiores a los del mercado.[2276] Los Estados Unidos alegan que la supuesta medida de AEP/FEM para el A350 equivale a una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

7.298 Para demostrar sus afirmaciones relativas a la supuesta medida de AEP/FEM para el A350, los Estados Unidos recurren a numerosos artículos de prensa y declaraciones atribuidas a Airbus, la Comisión Europea y funcionarios y ministros de los gobiernos, recogidos en medios de comunicación públicamente disponibles, así como a una copia del "Plan Presupuestario Federal" del Gobierno alemán para 2005 y a los estados financieros de EADS. Incluyen los siguientes ejemplos:

> un informe publicado por Bloomberg el 3 de diciembre de 2004 en el que se cita al Ministro alemán de Economía y Trabajo, Wolfgang Clement, que en respuesta a la pregunta de si "las subvenciones estatales para el Airbus A350 ya están incluidas en el presupuesto" respondió '"sí, naturalmente"'[2277];
>
> un informe publicado por *AFX News Limited* el 13 de abril de 2005 en el que se cita al Ministro de Transporte francés, Gilles de Robien, que afirmó que el Gobierno francés estaba "estudiando de nuevo ... el proyecto del A350 en el marco de préstamos reembolsables"[2278];
>
> un informe publicado por la *Agence France Press* el 19 de mayo de 2005 en el que se cita a la portavoz de la Comisión Europea, Françoise Le Bail que en el contexto del A350 afirmó que "la inversión para emprender proyectos es legal con arreglo a la normativa de la OMC, y tal como están las cosas forma parte del entorno comercial para el desarrollo de aeronaves en la UE"[2279];
>
> un informe en la edición de 7 de octubre de 2005 de *The Associated Press - Business News* de que el Director Ejecutivo de Airbus, Gustav Humbert, había afirmado que

[2275] En particular, los Estados Unidos alegan que el Gobierno alemán se comprometió a aportar al menos 390 millones de euros, y posiblemente hasta 650 millones de euros; el Gobierno español al menos 110 millones de euros, y posiblemente hasta 130 millones de euros; y el Gobierno del Reino Unido, como mínimo, 379 millones de libras esterlinas. Los Estados Unidos afirman que el Gobierno francés también había asumido un compromiso de préstamo, pero no había divulgado públicamente la cuantía. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 305.

[2276] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 306. En los párrafos 7.329-7.331 del presente informe figura una exposición más detallada de la descripción que los Estados Unidos hacen de la AEP/FEM.

[2277] Claudia Rach, *Germany's Clement Comments on Regulator Law, Subsidies, EADS*, Bloomberg (3 de diciembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 446.

[2278] *France's Robien sees little risk for Airbus if subsidies case goes to WTO*, AFX News, FinanzNachrichten.de (13 de abril de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 138.

[2279] "*EU backs new Airbus aid request, despite US opposition*", Agence France Press (19 de mayo de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 60.

ICC suprimida donde se indica [***]

"Airbus ha recibido promesas 'jurídicamente vinculantes' de ayuda gubernamental para desarrollar su nueva aeronave A350"[2280];

un informe en la edición de 9 de octubre de 2005 de *Aviation Week* de que "los cuatro 'Gobiernos participantes en Airbus' -Gran Bretaña, Francia, Alemania y España- han reservado fondos para esos préstamos y expresado por escrito su apoyo al proyecto"[2281];

un informe en la edición de 21 de octubre de 2005 de *Cinco Días*, según el cual "el Ministerio de Industria español condicionó la financiación del desarrollo del A-350 con 110 millones de euros a que ..."[2282];

una declaración en "*Financial Statements and Corporate Governance*" de 2005 de EADS en la que se indica que "determinados países de la UE ya se han comprometido a financiar el desarrollo del programa de aeronaves comerciales A350"[2283];

una anotación en el "Plan Presupuestario Federal" alemán ("Bundeshaushaltsplan") de 2005 en la que figura una provisión de 650 millones de euros para el proyecto A350[2284];

un informe en la edición de 11 de abril de 2006 de *Flight International* en la que se indica que el Secretario de Comercio e Industria del Reino Unido ha reiterado que el Gobierno del Reino Unido está "deseoso de invertir en el lanzamiento del A350, como hicimos para el A380"[2285];

un informe en la edición de 6 de julio de 2006 del *Daily Post* (North Wales) en la que se indica que "el Gobierno del Reino Unido ya ha dicho que aportará 379 millones de libras esterlinas en préstamos reembolsables para los trabajos de compuestos de carbono para el ala del A350 en el polígono galés, y que tal vez se necesite más por la previsión de un importante cambio en el diseño del reactor"[2286];

un informe en la edición de 19 de abril de 2006 de *Cinco Días* de que "el Gobierno {español} tendrá que aumentar sus inversiones en los costos de desarrollo del avión en una cuantía de hasta 130 millones de euros"[2287];

[2280] *Airbus says government aid pledges are 'legally binding'*, Associated Press (7 de octubre de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 48.

[2281] Robert Wall, *Airbus Gets Go-Ahead for A350*, Aviation Week & Space Technology (9 de octubre de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 47.

[2282] Antonio Ruiz del Árbol, *Alemania trata de arrebatar a España carga de trabajo del nuevo Airbus*, Cinco Días (21 de octubre de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 135.

[2283] EADS *Financial Statements and Corporate Governance* (2005), *Registration Document - Part 1, Risk Factors, Availability of Government Financing*, página 11, Estados Unidos - Prueba documental 77.

[2284] Bundeshaushaltsplan (Plan Presupuestario Federal) de 2005, Plan Presupuestario 09 (Ministerio de Economía), capítulo 02, parte 09, partida 870 93-634, Estados Unidos - Prueba documental 17MM.

[2285] Murdo Morrison, *EADS vows UK Airbus jobs secure*, Flight International (11 de abril de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 134.

[2286] David Jones, *Give Airbus Cash to Beat the Spanish*, *Daily Post* (North Wales) (6 de julio de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 133.

[2287] Antonio Ruiz del Árbol, "*Los cambios en el diseño del A350 costarán a España 130 millones*", Cinco Días (19 de abril de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 136. Entre otros artículos y pruebas a

ICC suprimida donde se indica [***]

> un informe en la edición de 5 de octubre de 2006 de *Reuters Update* de que "Francia ha acordado aportar ayuda para los costos de desarrollo de la aeronave A350 de Airbus pero no pagará nada inmediatamente ..."[2288]; y
>
> un informe publicado por *AFP* el 9 de marzo de 2007 en el que se indica que el Jefe Ejecutivo de Airbus Louis Gallois afirma que "{n}o estamos descartando inversión reembolsable para emprender proyectos".[2289]

7.299 Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas se negaron a proporcionar información o documentos sobre la supuesta medida de AEP/FEM para el A350 durante las consultas o en respuesta a las preguntas del Facilitador durante el procedimiento del Anexo V. Describen esa negativa como un intento de las Comunidades Europeas de proteger a su medida del examen por el Grupo Especial.[2290] Pese a ello, los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible que han presentado es suficiente para establecer la existencia de una medida para el A350 impugnable en forma de "contribución financiera" que "otorga un beneficio" a Airbus, por lo que constituye una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. En particular, los Estados Unidos sostienen que cada uno de los supuestos compromisos de proporcionar AEP/FEM para el A350 es una "posible transferencia directa de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC[2291], que "otorga un beneficio" porque i) "desde el mismo momento en que los Gobiernos participantes en Airbus se comprometen a aportar la Ayuda para emprender proyectos, Airbus sabe que recibirá financiación por debajo de los tipos del mercado para como mínimo un 33 por ciento de sus costos de desarrollo ... {y} podrá entonces tenerlo en cuenta en sus decisiones sobre precios"; ii) el compromiso de proporcionar AEP/FEM "demuestra a los clientes que la línea de productos Airbus se seguirá ampliando"; y iii) "afecta a las percepciones de los organismos de calificación crediticia, asegurándoles de que ya hay una fuente de apoyo financiero fácilmente accesible".[2292]

---

que hacen referencia los Estados Unidos cabe citar los siguientes: *Airbus CEO: 7E7 rival would have more seats*, Reuters (28 de septiembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 131; Laurence Frost, *Airbus Plans New Rival to Boeing's "Dreamliner"*, *Associated Press & Local Wire* (23 de noviembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 132; Robert Wall, *A350 Faces Busy Time Until Industrial Launch*, Aviation Week & Space Technology (20 de junio de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 83; Kevin Done y Peter Spiegel, *EADS firm on launch aid for the A350*, Financial Times (14 de septiembre de 2005) Estados Unidos - Prueba documental 84; Jean-Michel Belot y Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 de diciembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 139; Robert Wall, Michael Mecham y Andy Nativi, *Counterattack; Airbus fights back. The manufacturer redefines A350, eyes 100-plus orders at Paris air show*, Aviation Week & Space Technology (23 de mayo de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 140; Scott Hamilton, *A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge*, Leeham Co. LLP, 1 (6 de junio de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 141; Jane Wardell, *Emirates airlines is looking at revamped Airbus A350XWB and Boeing Dreamliner*, Associated Press (17 de mayo de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 142; Andrea Rothman, *Airbus to Spend $12 Billion to Develop A350 Jet, People Say (Update 1)*, Bloomberg (3 de noviembre de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 143; y texto del Comunicado de la reunion de Ministros Airbus en Farnborough International (17 de julio de 2006), reproducido en las Hansard Written Answers de la Cámara de los Comunes del Reino Unido (24 de julio de 2006) (pt. 1989, Column 1014W), Estados Unidos - Prueba documental 63.

[2288] *France clears A350 aid, no immediate payment*, Reuters (5 de octubre de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 137.

[2289] AFP, *Airbus weighing up state-backed loans for A350: Gallois* (9 de marzo de 2007), Estados Unidos - Prueba documental 449.

[2290] Estados Unidos, respuesta a CE, solicitud de resolución preliminar, párrafo 40.

[2291] Estados Unidos, respuesta a las preguntas 2 y 4 del Grupo Especial.

[2292] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.300 Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de los Estados Unidos, aduciendo que en la fecha de establecimiento de este Grupo Especial no se había asumido ningún compromiso del tipo cuya existencia alegan los Estados Unidos. Como máximo, las Comunidades Europeas sostienen que el único compromiso que existía en las fechas pertinentes era un acuerdo de principio de negociar las condiciones de AEP/FEM para el A350.[2293] Sin embargo, las Comunidades Europeas hacen hincapié en que en ningún momento se acordaron o comprometieron realmente tipos de interés, calendarios de reembolso u otras condiciones, y que jamás se concertaron contratos de financiación.[2294] Además, las Comunidades Europeas afirman que no se ha desembolsado un solo euro de AEP/FEM, ni se ha previsto su futuro desembolso, para apoyar el desarrollo del A350. A falta de todo acuerdo sobre el "precio" al que se proporcionaría la AEP/FEM para el A350, las Comunidades Europeas aducen que "no hay fundamento para afirmar que esa hipotética financiación podía haber otorgado un beneficio".[2295]

7.301 Una "subvención" se define en el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC por referencia a dos elementos independientes: una "contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro" (párrafo 1 a) 1) del artículo 1), y el otorgamiento de un "beneficio" (párrafo 1 b) del artículo 1).[2296] De ello se sigue que para que pueda aceptarse la alegación de subvención presentada por los Estados Unidos éstos deberán en primer lugar establecer que cada uno de los supuestos compromisos de proporcionar AEP/FEM para el A350 existían en forma de una "contribución financiera" en la fecha en que este Grupo Especial se estableció, es decir, el 20 de julio de 2005.[2297] En segundo lugar, los Estados Unidos deberán demostrar que esa contribución financiera "otorga un beneficio" a Airbus. En consecuencia, comenzamos nuestra evaluación de la alegación de los Estados Unidos examinando la definición de "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, que dice así:

"A los efectos del presente Acuerdo, se considerará que existe subvención

---

[2293] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 358; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 132.

[2294] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 358.

[2295] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 132 y nota 111.

[2296] También se define como "alguna forma de sostenimiento de los ingresos o de los precios en el sentido del artículo XVI del GATT de 1994" (párrafo 1 a) 2) del artículo 1) que otorgue un "beneficio" (párrafo 1 b) del artículo 1).

[2297] En *CE - Trozos de pollo*, el Órgano de Apelación afirmó que "el término 'medidas concretas en litigio' en el párrafo 2 del artículo 6 sugiere que, como regla general, las medidas incluidas en el mandato de un grupo especial deben ser medidas que estén vigentes en el momento de establecimiento del grupo especial. Sin embargo, en determinadas circunstancias limitadas, medidas que se han promulgado con posterioridad al establecimiento del grupo especial pueden quedar comprendidas en el mandato de un grupo especial". Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 156. A nuestro entender, no hay ningún desacuerdo entre las partes sobre la pertinencia del principio general enunciado por el Órgano de Apelación por lo que respecta a la actual serie de circunstancias. De hecho, la alegación de los Estados Unidos contra la supuesta medida relativa al A350 implica argumentos y circunstancias fácticas que son claramente distintos de los que en *CE - Trozos de pollo* tuvo ante sí el Órgano de Apelación, que se centró en si dos medidas ulteriormente adoptadas por las Comunidades Europeas modificaban dos medidas iniciales que estaban claramente comprendidas en el mandato del Grupo Especial. Informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 158. De manera análoga, en *Chile - Sistema de bandas de precios* se constató que una medida inicial simplemente había sido modificada por una medida ulterior en una forma que no cambiaba "su esencia", lo que hacía que la medida ulterior (adoptada después del establecimiento del Grupo Especial) estuviera comprendida en el mandato del Grupo Especial. Informe del Órgano de Apelación, *Chile - Sistema de bandas de precios y medidas de salvaguardia aplicados a determinados productos agrícolas* ("*Chile - Sistema de bandas de precios*"), WT/DS207/AB/R, adoptado el 23 de octubre de 2002, párrafo 139.

ICC suprimida donde se indica [***]

> a) 1) cuando haya una contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro (denominados en el presente Acuerdo "gobierno"), es decir:
>
> > i) cuando la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos (por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital) o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos)."

7.302 Los Estados Unidos consideran que cada uno de los supuestos compromisos de financiación asumidos por los gobiernos de los cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas equivale a una "posible transferencia directa de fondos". Con arreglo al párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, una contribución financiera incluye las "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos)". La identificación expresa de las "garantías de préstamos" como un ejemplo de "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos" es instructiva para entender los tipos de medidas que pueden constituir "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos". Una garantía de préstamo puede describirse como una promesa jurídicamente vinculante de reembolsar el saldo restante del préstamo cuando su receptor incurre en impago de sus reembolsos. Por tanto, lo que constituye la contribución financiera (es decir, la posible transferencia directa de fondos) es la promesa de reembolsar un préstamo pendiente en caso de impago, no los fondos que pudieran transferirse en el futuro en caso de impago.

7.303 El apartado c) del artículo 14 del Acuerdo SMC establece directrices para calcular la cuantía de una subvención en términos del beneficio otorgado por una garantía de préstamo a efectos de las investigaciones sobre derechos compensatorios. Aunque no tiene por objeto definir las circunstancias en que una garantía de préstamo otorgará un beneficio en diferencias que afectan a la Parte III del Acuerdo SMC, el apartado c) del artículo 14 sí proporciona un contexto útil para el presente análisis. Esa disposición describe el beneficio de una garantía de préstamo como la diferencia entre la cuantía que un receptor paga por un préstamo garantizado por el gobierno y la que pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía del préstamo:

> "no se considerará que una garantía crediticia facilitada por el gobierno confiere un beneficio, a menos que haya una diferencia entre la cantidad que paga por un préstamo garantizado por el gobierno la empresa que recibe la garantía y la cantidad que esa empresa pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía del gobierno. En este caso el beneficio será la diferencia entre esas dos cantidades, ajustada para tener en cuenta cualquier diferencia en concepto de comisiones".

7.304 A nuestro juicio, el hecho de que una garantía de un préstamo otorgue un beneficio a un receptor cuando le permita obtener el préstamo garantizado a un precio inferior al del mercado implica que el beneficio de la posible transferencia directa de fondos deriva de la *mera existencia* de una obligación de transferir directamente fondos en caso de impago. Así pues, cuando se evalúa si la transacción conlleva una "posible transferencia directa de fondos", la atención debe centrarse en la existencia de una práctica gubernamental que conlleva la obligación de hacer una transferencia directa de fondos que, *en y por sí misma,* se alega puede otorgar al receptor un beneficio que es separado e independiente del beneficio que podría otorgar cualquier futura transferencia de fondos. Esto puede contrastarse con las contribuciones financieras en forma de transferencias directas de fondos, que resultarán en el otorgamiento de un beneficio a un receptor cuando existe una práctica gubernamental que conlleva una transferencia directa de fondos.

7.305 Recordamos que los Estados Unidos consideran que el supuesto compromiso de AEP/FEM para el A350 "otorga un beneficio" porque: i) "desde el mismo momento en que los Gobiernos

ICC suprimida donde se indica [***]

participantes en Airbus se comprometen a aportar la Ayuda para emprender proyectos, Airbus sabe que recibirá financiación por debajo de los tipos del mercado para como mínimo un 33 por ciento de sus costos de desarrollo ... {y} podrá entonces tenerlo en cuenta en sus decisiones sobre precios"; ii) el compromiso de proporcionar AEP/FEM "demuestra a los clientes que la línea de productos Airbus se seguirá ampliando"; y iii) "afecta a las percepciones de los organismos de calificación crediticia, asegurándoles de que ya hay una fuente de apoyo financiero fácilmente accesible".[2298] En otras palabras, los Estados Unidos consideran que lo que otorga un beneficio a Airbus es el *compromiso* de proporcionar la supuesta AEP/FEM, y no la AEP/FEM en sí misma.[2299] A nuestro entender, ese compromiso (si pudiera establecerse como cuestión de hecho) podría perfectamente equivaler a una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, los hechos a que hacen referencia los Estados Unidos no nos convencen de que en las fechas pertinentes existiera un compromiso de proporcionar AEP/FEM para el A350 *en los términos y condiciones* afirmados por los Estados Unidos.

7.306 Las pruebas presentadas por los Estados Unidos en apoyo de su alegación no incluyen cartas de intención, contratos de préstamo u otros documentos jurídicamente vinculantes que demuestren los supuestos compromisos o su contenido. Aunque uno de los informes de prensa en los que los Estados Unidos se apoyan indica que quien entonces era Director Ejecutivo de Airbus afirmó en octubre de 2005 que había recibido "promesas jurídicamente vinculantes de ayuda gubernamental para desarrollar su nueva aeronave A350", el mismo informe también indica que el Director Ejecutivo de Airbus añadió que "los detalles de esa ayuda deben negociarse y se negociarán a lo largo de los próximos dos meses".[2300] De manera análoga, las pruebas relacionadas con la provisión que figura en el plan presupuestario de 2005 del Gobierno alemán sugieren que había asumido un compromiso de apoyar el desarrollo del A350 con AEP/FEM. No obstante, también aclaran que los términos y condiciones concretos de la financiación estaban sujetos a negociación, indicando, que la cuantía máxima "del préstamo ... *que se estaba debatiendo*" a la sazón sería el 33 por ciento de los costos de desarrollo totales "previstos".[2301] Creemos que el mensaje transmitido mediante la anotación que figura en el documento *EADS 2005 Financial Statements and Corporate Governance*, en la que se indica que "determinados países de la UE ya se han comprometido a financiar el desarrollo del programa de aeronaves comerciales A350" debe entenderse en el mismo sentido.[2302] En otras palabras, en algún momento de 2005 (que aparentemente las Comunidades Europeas aceptan es de fecha anterior al establecimiento de este Grupo Especial), los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas pertinentes acordaron cada uno de ellos apoyar el desarrollo del A350, pero los detalles concretos y el contenido de esa ayuda aún no se habían determinado en octubre de 2005 y seguían siendo objeto de negociaciones. Esto es coherente con otras pruebas que hemos recibido, como el informe que figura en la edición de 9 de octubre de 2005 de *Aviation Week* de que "los cuatro 'Gobiernos participantes en Airbus' -Gran Bretaña, Francia, Alemania y España- han

[2298] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial.

[2299] Observamos que los Estados Unidos, en su Primera comunicación escrita, parecen centrarse en el supuesto beneficio para Airbus resultante del otorgamiento real de AEP/FEM para el A350, en contraste con el beneficio asociado a un *compromiso* de proporcionar la supuesta AEP/FEM. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 308 y 309, donde lo afirman y se remiten a ejemplos que a su entender demuestran que "funcionarios de Airbus ya han confirmado que la Ayuda para emprender proyectos para el A350 otorgará un beneficio a Airbus". No obstante, los Estados Unidos aclararon su posición en las respuestas a las preguntas 2 y 4 del Grupo Especial, indicando que su reclamación, incluidos sus argumentos relativos al beneficio, se centraba en el supuesto *compromiso* de proporcionar AEP/FEM en los mismos términos y condiciones esenciales que anteriores otorgamientos de AEP/FEM.

[2300] Estados Unidos - Prueba documental 48.

[2301] Estados Unidos - Prueba documental 17MIEMBRO. (sobre la base de la traducción al inglés; sin cursivas en el original)

[2302] Estados Unidos - Prueba documental 77.

ICC suprimida donde se indica [***]

reservado fondos para esos préstamos y expresado por escrito su apoyo al proyecto".[2303] En consecuencia, aunque parece que antes del 20 de julio de 2005 ya existía un compromiso de los Estados miembros de las Comunidades Europeas pertinentes de apoyar el desarrollo del A350, aún no se habían determinado los *detalles exactos y el contenido* de ese apoyo.

7.307 Recordamos que el objeto de la reclamación de los Estados Unidos no es simplemente un supuesto compromiso de proporcionar ayuda gubernamental de cualquier tipo, sino un compromiso de proporcionar una suma de dinero específica mediante AEP/FEM otorgada para el desarrollo de LCA de Airbus en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período, dependiente del éxito y a tipos de interés inferiores a los del mercado. Para justificar su afirmación de que lo que prometieron los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas era AEP/FEM de ese tipo, los Estados Unidos presentan pruebas de informes y declaraciones en los que la ayuda se describe como "préstamos reembolsables"[2304], "inversión para emprender proyectos"[2305], "préstamos"[2306], "préstamos reembolsables"[2307] o "inversión reembolsable para emprender proyectos".[2308] Es evidente, además, que los Estados Unidos se apoyan en los argumentos y las pruebas que han presentado con respecto a la AEP/FEM proporcionada para otros modelos de LCA de Airbus.[2309] No obstante, a nuestro juicio, estas pruebas no son suficientes para establecer, *como cuestión fáctica*, que antes del 20 de julio de 2005 los Estados miembros de las Comunidades Europeas se habían comprometido a proporcionar a Airbus las cuantías de financiación identificadas por los Estados Unidos en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período, dependiente del éxito y a tipos de interés inferiores a los del mercado. Como mucho, los hechos que tenemos ante nosotros demuestran, como máximo, que los Estados miembros de las Comunidades Europeas habían en principio acordado proporcionar a Airbus asistencia financiera para el A350 en forma de AEP/FEM en términos y condiciones *a negociar*.

7.308 Como explicamos con más detalle en las siguientes secciones de nuestro informe[2310], aunque los otros casos de AEP/FEM impugnados por los Estados Unidos en este procedimiento comparten una serie de características clave, sus términos y condiciones no son idénticos. Además, no hay en la naturaleza de la AEP/FEM nada que haga de ella una forma de financiación que *siempre* conllevará tipos de interés inferiores a los del mercado. De hecho, para cada una de las concesiones individuales de AEP/FEM impugnada por los Estados Unidos para modelos de LCA distintos del A350, los

[2303] Robert Wall, *Airbus Gets Go-Ahead for A350*, Aviation Week & Space Technology (9 de octubre de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 47. Aunque el lanzamiento industrial del A350 tuvo lugar el 7 de octubre de 2005, el 10 de diciembre de 2004 se comunicó que Airbus ya "tenía la aprobación de sus accionistas" para buscar pedidos del A350; y el 23 de mayo de 2005 se comunicó que el principal funcionario comercial de Airbus, John Leahy, había dicho que los pedidos del A350 se acercarían a 200 para fines de 2005. Por tanto, el lanzamiento comercial del A350 había tenido lugar bastante antes del 20 de julio de 2005, lo que implica que todos los gobiernos de los Estados miembros de las CE pertinentes estaban al tanto de las intenciones de Airbus, y por tanto en condiciones de asumir en principio compromisos de ayuda financiera antes del establecimiento de este Grupo Especial. Jean-Michel Belot y Tim Hepher, *Airbus A350 Unleashes New War with Boeing*, Reuters (10 de diciembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 139. Robert Wall, Michael Mecham y Andy Nativi, *Counterattack; Airbus fights back. The manufacturer redefines A350, eyes 100-plus orders at Paris air show*, Aviation Week & Space Technology (23 de mayo de 2005), Estados Unidos - Prueba documental 140.

[2304] Estados Unidos - Prueba documental 138.

[2305] Estados Unidos - Pruebas documentales 60 y 134.

[2306] Estados Unidos - Prueba documental 47.

[2307] Estados Unidos - Prueba documental 133.

[2308] Estados Unidos - Prueba documental 449.

[2309] En la siguiente sección de nuestro informe abordamos las alegaciones de subvención presentadas por los Estados Unidos con respecto a cada una de las concesiones específicas de AEP/FEM para todos los modelos de LCA de Airbus anteriores al A350.

[2310] *Véanse* los párrafos 7.372, 7.375 y 7.525 *infra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos han presentado una cantidad considerable de argumentos y pruebas para apoyar sus alegaciones *medida por medida*. Los Estados Unidos no han sugerido simplemente que todas esas concesiones de AEP/FEM conllevan por su propia naturaleza tipos de interés inferiores a los del mercado.[2311] De ello se sigue que un compromiso de proporcionar AEP/FEM en términos y condiciones objeto de negociación no puede equipararse automáticamente, *como cuestión de hecho*, a un compromiso de proporcionar financiación a largo plazo en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período, dependiente del éxito y a tipos de interés inferiores a los del mercado. Esto implica que los Estados Unidos no sólo han entendido mal los compromisos asumidos por los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas antes del 20 de julio de 2005, sino también que los compromisos realmente asumidos no podían haber otorgado el primero de los tres beneficios alegados por los Estados Unidos, a saber, la seguridad de que Airbus "recibirá financiación por debajo de los tipos del mercado para como mínimo un 33 por ciento de sus costos de desarrollo".[2312] Evidentemente, sin saber exactamente los tipos de interés exactos aplicables a cualquier AEP/FEM finalmente acordada, Airbus no podía haber sabido con certeza, en el momento en que se asumieron los compromisos, que habría obtenido financiación a tipos de interés inferiores a los del mercado. Es más, no hay en las pruebas que tenemos ante nosotros nada que sugiera que Airbus podría haber tenido la seguridad de que las negociaciones sobre el suministro de AEP/FEM rendirían frutos.[2313] A nuestro juicio, un compromiso de proporcionar AEP/FEM en condiciones de tipos de interés no divulgadas no puede por sí solo otorgar un beneficio del tipo que los Estados Unidos afirman existe.

7.309 Los Estados Unidos consideran que el compromiso de proporcionar AEP/FEM también otorgó un beneficio a Airbus, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, porque "demuestra a los clientes que la línea de productos Airbus se seguirá ampliando"; y "afecta a las percepciones de los organismos de calificación crediticia, asegurándoles de que ya hay una fuente de apoyo financiero fácilmente accesible". Dudamos de que esos efectos, aunque pudieran demostrarse, prueben que el compromiso de proporcionar AEP/FEM para el A350, *con sujeción a negociaciones*, otorgó un beneficio.

7.310 El párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no define la noción de "beneficio". No obstante, está bien establecido que una "contribución financiera" otorgará un "beneficio" a un receptor cuando ponga a ese receptor en una situación más ventajosa de la que tendría de no existir la "contribución financiera".[2314] En el asunto *Canadá - Aeronaves*, tanto el Grupo Especial como el

[2311] Los Estados Unidos, sin embargo, han aducido que las Comunidades Europeas aplican un Programa de AEP/FEM (que conlleva el otorgamiento de préstamos a largo plazo a Airbus para el desarrollo de cada nuevo modelo de LCA en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período, dependiente del éxito y a tipos de interés inferiores a los del mercado) y que la existencia de ese supuesto Programa equivale a una subvención. Abordamos esa alegación *infra* en los párrafos 7.498 y siguientes.

[2312] Ponemos en tela de juicio, además, que el mero conocimiento de que se concederá un préstamo a tipos de interés inferiores a los del mercado sea suficiente para establecer que un compromiso de proporcionar el préstamo otorga un beneficio a los efectos del párrafo 1) b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[2313] Observamos a ese respecto que el 1º de diciembre de 2006 se comunicó que se "esperaba" que Airbus obtuviera financiación para el A350XWB (que sustituyó al proyecto A350) sin recurrir a AEP/FEM. Ross Tieman, *Airbus finds Pounds 6.7bn for wide-body jet*, The Evening Standard (1º de diciembre de 2006), CE - Prueba documental 671. Las Comunidades Europeas han aducido además que British Aerospace no utilizó la AEP/FEM ofrecida por el Gobierno del Reino Unido para el A340-500/600 debido al número "prohibitivo" de ventas de aeronaves en función del cual las autoridades del Reino Unido requerían el reembolso. En lugar de ello British Aerospace optó por financiar su participación en sus trabajos para este modelo derivativo de LCA obteniendo un préstamo de un banco privado. *Véase*, por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 474 y 505 y 506.

[2314] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* ("*Canadá - Aeronaves*"), WT/DS70/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, confirmado por el informe del Órgano

ICC suprimida donde se indica [***]

Órgano de Apelación estimaron que la base para hacer esa comparación era el mercado. En efecto, el Grupo Especial que se ocupó de ese asunto observó que:

> "sólo se conferirá un "beneficio", es decir, una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado".[2315]

7.311 De manera análoga, el Órgano de Apelación explicó que:

> "el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un 'beneficio', porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una 'contribución financiera' pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado".[2316]

7.312 Por tanto, al examinar si el compromiso de proporcionar a Airbus AEP/FEM en condiciones a negociar otorgó un beneficio deberá hacerse una comparación entre la situación de Airbus a la luz del compromiso y la situación que Airbus habría afrontado de no existir este último. Aunque podemos aceptar que es muy probable que un compromiso de los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas de financiar el desarrollo del A350 en términos y condiciones sujetos a negociación indica "a los clientes que la línea de productos Airbus se seguirá ampliando", los Estados Unidos no han explicado por qué esa demostración no sería también probable a la luz de un compromiso de financiación comparable asumido en el mercado. Observamos a ese respecto que los Estados Unidos no sugieren que Airbus no podía haber obtenido en el mercado financiación para el A350. Es más, como ya hemos indicado en la nota 2313, en un artículo de prensa de diciembre de 2006 se afirmaba que a la sazón se "esperaba" que Airbus obtuviera financiación para el A350XWB (que sustituiría al A350) sin necesidad de recurrir a la AEP/FEM.[2317]

7.313 Por lo que respecta a la percepción de los organismos de calificación crediticia, los Estados Unidos han presentado pruebas en forma de un informe publicado por la agencia Fitch Ratings en noviembre de 2006, en el que se afirma que "la Ayuda para emprender proyectos {para el A350XWB} se vería con buenos ojos desde una perspectiva crediticia". Lo primero que cabe señalar por lo que respecta a esa declaración es que hace referencia a la "Ayuda para emprender proyectos", sin explicación alguna. Por tanto, no está ni mucho menos claro que Fitch Ratings se estuviera refiriendo a un compromiso de proporcionar AEP/FEM *con sujeción a negociaciones*. En cualquier caso, Fitch Ratings, en el mismo párrafo, se reserva su opinión sobre los efectos en la calificación crediticia de otra forma de financiación que aparentemente Airbus estaba por entonces estudiando (bonos híbridos), debido a la falta de información sobre la naturaleza y la cuantía especificas de tales bonos. En otras palabras, Fitch Ratings no descarta automáticamente la posibilidad de que la financiación en el mercado (en forma de bonos híbridos) para financiar el desarrollo del A350 también pudo haber tenido un efecto positivo en la calificación crediticia de EADS.

---

de Apelación, WT/DS70/AB/R, párrafo 9.112, citado con aprobación en el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 149.

[2315] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158.

[2316] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.

[2317] Observamos, además, que en un informe de 15 de noviembre de 2006 de Fitch Ratings se indica que Airbus estaba estudiando la posibilidad de emitir "bonos híbridos" para financiar el proyecto A350XWB. Fitch Ratings, *Special Report - Diverging Flight Paths: Boeing and Airbus, Large Commercial Aircraft Update*, 15 de noviembre de 2006, página 6. Estados Unidos - Prueba documental 451.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.314 Por tanto, en conclusión y tras haber examinado cuidadosamente las pruebas y los argumentos presentados por las partes, no estamos persuadidos de que en la fecha de establecimiento de este Grupo Especial hubiera un compromiso claro identificable de proporcionar AEP/FEM en los términos y condiciones especificados por los Estados Unidos. Aunque las pruebas que hemos examinado efectivamente sugieren que había un compromiso de principio de los cuatro gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas de apoyar el desarrollo del A350 mediante AEP/FEM, ese compromiso no adoptaba la forma de AEP/FEM en condiciones de reembolso concentrado al final del período, dependiente del éxito y a tipos de interés inferiores a los del mercado, como alegan los Estados Unidos, sino más bien AEP/FEM en términos y condiciones sujetos a negociación. Por consiguiente, los Estados Unidos no han demostrado que la medida de AEP/FEM que impugnan existía en la fecha de establecimiento de este Grupo Especial. Además, por las razones arriba esbozadas, estimamos que los compromisos que efectivamente existían no otorgaban ninguno de los beneficios de los que según los Estados Unidos disfrutaba Airbus. En consecuencia, rechazamos la reclamación de los Estados Unidos contra la supuesta medida de AEP/FEM en una cuantía de 1.700 millones de dólares EE.UU. para el A350.

c) Compatibilidad de la AEP/FEM con el Código de Subvenciones y Medidas Compensatorias de Tokio de 1979

i) Argumentos de las partes

Comunidades Europeas

7.315 Las Comunidades Europeas sostienen que, conforme a normas intertemporales del derecho internacional, un hecho sólo puede evaluarse debidamente a la luz de la ley de él contemporánea.[2318] De ello se sigue, según las Comunidades Europeas, que la legalidad de los contratos de AEP/FEM para el A320 y el A330/A340, que se concluyeron entre 1985 y 1993, debe determinarse a la luz de las disciplinas internacionales en materia de subvenciones que estaban en vigor en la fecha de esa conclusión, a saber, el Código de Subvenciones y Medidas Compensatorias de la Ronda de Tokio de 1979 ("Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio"). Las Comunidades Europeas mantienen que la misma norma intertemporal se refleja en los apartados a) y b) del artículo 14 del Acuerdo SMC, los cuales, aducen, requieren que la existencia y la cuantía de las subvenciones tiene que establecerse sobre una base *ex ante*, no sobre una base *ex post*. En particular, las Comunidades Europeas observan que el apartado a) del artículo 14 dispone que no se considerará que la aportación de capital social por el Gobierno confiere un beneficio, a menos que la decisión de inversión pueda considerarse incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones *en el momento en que se adopta la decisión*, no en el momento en que la decisión de inversión se examina en un procedimiento de solución de diferencias. De manera análoga, las Comunidades Europeas observan que la evaluación prevista en el apartado b) del artículo 14 requiere una comparación entre el costo de un préstamo gubernamental a un receptor y el costo de un préstamo comercial comparable *en el momento en que se concede el préstamo gubernamental*.[2319] Por tanto, las Comunidades Europeas sostienen que si alguna de las medidas de AEP/FEM pertinentes "estuvieran comprendidas en el ámbito temporal del

[2318] CE, respuesta a la pregunta 61 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 145; en ambos casos se hace referencia al laudo del Juez Huber en el arbitraje en el asunto *Isla de Palmas*, con arreglo al cual un hecho jurídico deberá analizarse a la luz de la ley de él contemporánea, y no de la ley en vigor en la fecha en que se plantea o ha de resolverse una controversia relativa a él, 2 R. *Int'l Arb. Awards* (1928) 829 y 845. CE - Prueba documental 672.

[2319] CE, respuesta a la pregunta 61 del Grupo Especial. (sin cursivas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

Acuerdo SMC", deberían "al menos, evaluarse por referencia a los criterios del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio".[2320]

7.316 Las Comunidades Europeas recuerdan que el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio no definía expresamente una subvención. Aducen, no obstante, que para entender los tipos de medidas que equivalían a subvenciones en aquellas fechas podía encontrarse orientación en la "Lista Ilustrativa de subvenciones a la exportación" que figuraba en un anexo del Código. En particular, las Comunidades Europeas afirman que el principio general que podría extraerse de la "Lista Ilustrativa" era que en la fecha de conclusión de los contratos de AEP/FEM para el A320 y el A330/A340 una subvención estaba limitada a las medidas que entrañaran un costo para el gobierno otorgante.[2321] Las Comunidades Europeas aducen que no se puede encontrar una medida de esa naturaleza en los contratos de AEP/FEM para el A320 y el A330/A340, los cuales, sostienen, se concertaron en términos que garantizaban a los gobiernos ingresos que no eran "manifiestamente inadecuados" para cubrir sus costos.[2322] Por tanto, según las Comunidades Europeas, los contratos de AEP/FEM para el A320 y el A330/A340 satisfacían las disciplinas en materia de subvenciones internacionales pertinentes que estaban en vigor en la fecha de su conclusión.

7.317 Las Comunidades Europeas sostienen que el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio sigue estando en vigor entre las partes, y es aplicable a la evaluación de la existencia de subvenciones en el sector de las aeronaves civiles concedidas antes del 1º de enero de 1995, debido a la remisión a los párrafos 3 y 4 del artículo 8 del Código que figura en el párrafo 1 del artículo 6 del Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles de 1979.[2323] Además, aunque reconocen que el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio no es un "acuerdo abarcado", las Comunidades Europeas aducen que pese a ello es pertinente para la presente diferencia porque está comprendido en el ámbito de los "acuerdos" que las partes tienen derecho a citar conforme a los términos del párrafo 2 del artículo 7 del ESD.[2324] En cualquier caso, según las Comunidades Europeas, si los únicos acuerdos internacionales que pueden someterse a la consideración de un grupo especial fueran los "acuerdos abarcados", todas las diferencias en las que el Órgano de Apelación ha hecho referencia a acuerdos no abarcados se habrían resuelto erróneamente.[2325]

Estados Unidos

7.318 Los Estados Unidos sostienen que no hay un fundamento legítimo para afirmar, como hacen las Comunidades Europeas, que el Grupo Especial debe evaluar las medidas de AEP/FEM pertinentes a la luz de los términos del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio. Recuerdan que la función del Grupo Especial en esta diferencia está definida por su mandato, y que éste requiere que el Grupo Especial examine las alegaciones de los Estados Unidos a la luz de los "acuerdos abarcados" citados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, que no incluyen el Código de Subvenciones de la Roda de Tokio.[2326]

7.319 Según los Estados Unidos, los "acuerdos abarcados" constituyen no sólo la base para recurrir al sistema de solución de diferencias de la OMC, sino también la base para la resolución de las diferencias. Por tanto, el cumplimiento de cualquier acuerdo no abarcado no puede ser objeto de la labor de un grupo especial en una diferencia en el marco del ESD. Los Estados Unidos sostienen que

[2320] CE, respuesta a la pregunta 61 del Grupo Especial.
[2321] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 384.
[2322] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 388.
[2323] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 143 y 144.
[2324] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 146.
[2325] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 146.
[2326] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafos 30 y 31; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 27-34.

ICC suprimida donde se indica [***]

ese principio se expresa en el párrafo 1 del artículo 7 y el artículo 11 del ESD, que encomiendan a los grupos especiales que resuelvan los asuntos que tienen ante sí sobre la base de los "acuerdos abarcados" pertinentes, no de acuerdos no abarcados.[2327] Observan asimismo que lo previsto en los párrafos 2 y 4 del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 19 del ESD son constataciones y recomendaciones basadas en los "acuerdos abarcados", no constataciones y recomendaciones con respecto a acuerdos no abarcados.[2328] Por último, los Estados Unidos observan que el único lugar en que el ESD reconoce la pertinencia de acuerdos no abarcados a efectos de la solución de las diferencias es el párrafo 11 del artículo 3. Esa disposición estipula que las diferencias con respecto a las cuales se hicieron solicitudes de celebración de consultas en virtud "del GATT de 1947, o de cualquier otro acuerdo predecesor de los acuerdos abarcados" deben resolverse mediante la aplicación de "las normas y procedimientos pertinentes de solución de diferencias vigentes inmediatamente antes de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC".[2329] Según los Estados Unidos, la falta de toda referencia a acuerdos no abarcados o "acuerdos predecesores" en otras partes del ESD (aparte del párrafo 1 del artículo 8, que alude a "acuerdos precedentes" en el contexto de la descripción de las personas "muy competentes" para prestar servicios en los grupos especiales), confirma que esos acuerdos no son pertinentes salvo en las circunstancias a que se hace referencia en el párrafo 11 del artículo 3.[2330]

ii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.320 Las Comunidades Europeas mantienen que, conforme a las normas intertemporales del derecho internacional, la legalidad de los contratos de AEP/FEM para el A320 y el A330/A340 no puede evaluarse por referencia al Acuerdo SMC, sino por referencia a los criterios del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, el marco jurídico internacional que, afirman, estaba en vigor cuando las medidas impugnadas se adoptaron. Las Comunidades Europeas sostienen que, interpretados desde esa perspectiva, los contratos de AEP/FEM estaban en plena conformidad con las obligaciones que correspondían a las Comunidades Europeas y a los Estados miembros pertinentes en la fecha de su conclusión. Piden, por tanto, al Grupo Especial que desestime la reclamación de los Estados Unidos. Por otro lado, los Estados Unidos aducen que la solicitud de las Comunidades Europeas no encuentra respaldo en el ESD, el cual, sostienen, deja bien claro que un grupo especial sólo puede pronunciarse sobre la compatibilidad de las medidas impugnadas con las disposiciones de los Acuerdos de la OMC abarcados. Dado que el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio no es un Acuerdo de la OMC abarcado, los Estados Unidos sostienen que no hay un fundamento jurídico para evaluar la compatibilidad de las medidas de AEP/FEM pertinentes con las disposiciones del Código.

7.321 La principal cuestión que plantea la defensa de las Comunidades Europeas es si, en nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos, debemos, conforme a las normas intertemporales del derecho internacional, aplicar disciplinas internacionales en materia de subvenciones que estaban en vigor en la fecha de conclusión de los contratos impugnados (el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio), o aplicar las normas en vigor en las fechas de la presente diferencia (el Acuerdo SMC).

7.322 A nuestro entender, la doctrina de la aplicación intertemporal del derecho internacional, tal como se enunció en el arbitraje *Isla de Palmas*, tiene dos elementos: en primer lugar, que los actos deben juzgarse a la luz de la ley contemporánea de ellos; y en segundo lugar, que los derechos válidamente adquiridos conforme a la ley contemporánea a su creación pueden perderse si no se

[2327] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 30.
[2328] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 31.
[2329] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 32.
[2330] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 32.

ICC suprimida donde se indica [***]

mantienen de conformidad con los cambios en el derecho internacional.[2331] Aunque se han expresado dudas sobre la condición del segundo elemento como principio de derecho internacional[2332], el primer elemento, que constituye el fundamento del argumento de las Comunidades Europeas, parece disfrutar de amplia aceptación.[2333] Con todo, en las circunstancias del presente caso, estimamos que el recurso de las Comunidades Europeas a ese aspecto de la doctrina está mal orientado.

7.323 Recordamos que en nuestra resolución preliminar concluimos que el artículo 5 del Acuerdo SMC establece una obligación de los Miembros de no causar efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros mediante el uso de subvenciones. Al hacerlo rechazamos la afirmación de las Comunidades Europeas de que el artículo 5 no es aplicable a las subvenciones otorgadas antes del 1º de enero de 1995. Desde esa perspectiva, el recurso de las Comunidades Europeas a la doctrina está mal concebido.[2334] El hecho mismo de que el artículo 5 aborde efectos desfavorables causados por el uso de subvenciones que pudieran haberse otorgado antes del 1º de enero de 1995 significa que esas medidas están necesariamente comprendidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo SMC, y en consecuencia deben evaluarse sobre la base de las normas de ese Acuerdo. En otras palabras, como el artículo 5 del Acuerdo SMC es aplicable a las subvenciones anteriores a 1995 que causan efectos desfavorables después de la entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC, la doctrina de la aplicación intertemporal del derecho internacional no puede invocarse para excluir la aplicación del Acuerdo SMC a esas subvenciones.

7.324 Tampoco nos convence el argumento de las Comunidades Europeas de que el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio es pertinente para la evaluación realizada por el Grupo Especial de las alegaciones de los Estados Unidos porque, aunque no es un Acuerdo de la OMC abarcado, está pese a ello comprendido en el ámbito de los "acuerdos" a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 7 del ESD. En primer lugar, recordamos que el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio expiró un año después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC.[2335] En segundo lugar, nos parece claro que la palabra "acuerdo" que figura en el párrafo 2 del artículo 7 unida a las palabras "acuerdos abarcados" por la conjunción "o" alude al plural de un "acuerdo abarcado". Por tanto, no debe entenderse, como sugieren las Comunidades Europeas, que se refiere a acuerdos internacionales que no son Acuerdos de la OMC abarcados. Como ya hemos indicado en nuestra resolución preliminar, el párrafo 2 del artículo 7 no nos otorga jurisdicción para determinar los derechos y obligaciones de las partes en virtud de acuerdos no abarcados a los efectos de las recomendaciones o

[2331] Arbitraje *Isla de Palmas*, 2 R. of Int'l Arb. Awards (1928) 829, página 845. También parece que esta doctrina, en una o más de sus manifestaciones, se ha aplicado en, por ejemplo, *The Grisbadarna Case*, 11 R. Int'l Arb. Awards 155 (1909); *The North Atlantic Coast Fisheries Case*, 11 R. Int'l Arb. Awards 167 (1910); *The Fisheries Case* (Reino Unido contra Noruega), ICJ Reports 1951, página 116; *The Minquiers and Encrehos case*, ICJ Reports 1953, página 47; y *The Aegean Sea Continental Shelf Case*, ICJ Reports 1978, página 3.

[2332] *Véase*, por ejemplo, A. D'Amato, *International Law, Intertemporal Problems*, en la Encyclopaedia of Public International Law, 1992, páginas 1234-1236, página 1235; y P.C. Jessup, *The Palmas Island Arbitration* (1928) 22 AJIL páginas 735-752, página 740.

[2333] *Véase, por ejemplo*, T.O. Elias, *The Doctrine of Intertemporal Law* (1980) 74 AJIL 2, páginas 285-307; A. D'Amato, *International Law, Intertemporal Problems*, en la Encyclopaedia of Public International Law, 1992, páginas 1234-1236 en 1235; I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, quinta edición, 1998, páginas 126-128.

[2334] *Véanse* los párrafos 7.64 y 7.65 *supra*.

[2335] *Véase* el artículo 3 de la *Decisión del Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias de la Ronda de Tokio sobre coexistencia transitoria del Acuerdo relativo a la interpretación y aplicación de los artículos VI, XVI y XXIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio y el Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio*, adoptada por el Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias del GATT el 8 de diciembre de 1994 (*SCM*/186), y de la que posteriormente tomó nota el Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias de la OMC en su reunión de 22 de febrero de 1995 (G/*SCM*/M/1).

ICC suprimida donde se indica [***]

resoluciones previstas en el artículo 11 del ESD.[2336] Esas recomendaciones o resoluciones tienen que estar relacionadas con los derechos y obligaciones de las partes en virtud de los Acuerdos de la OMC abarcados, no con los derechos y obligaciones de las partes en virtud de acuerdos internacionales que no son Acuerdos de la OMC abarcados. Respaldan también esa opinión los párrafos 2 y 4 del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 19 del ESD, los cuales, como observan los Estados Unidos, también contemplan constataciones y recomendaciones de los grupos especiales con respecto a los Acuerdos de la OMC abarcados, no a acuerdos no abarcados. No hay, por tanto, fundamento jurídico que respalde la afirmación de las Comunidades Europeas de que, en el contexto de la presente diferencia, las medidas impugnadas deben evaluarse a la luz de los términos del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio.[2337]

7.325 En consecuencia, por todas las razones arriba expuestas, desestimamos la alegación de las Comunidades Europeas de que los contratos de AEP/FEM para el A320 y A330/A340 no pueden evaluarse por lo que respecta a su conformidad con el artículo 5 del Acuerdo SMC, sino que deben examinarse a la luz del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio de 1979.

d) La cuestión de si cada una de las concesiones individuales de AEP/FEM para los modelos de LCA A300, A310, A320, A330/A340, A330-200, A340-500/600 y A380 constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las partes

Estados Unidos

7.326 Los Estados Unidos afirman que los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido han proporcionado AEP/FEM a Airbus para cada nuevo modelo o derivación importante de LCA de Airbus desarrollado desde 1969 -en particular, el A300, el A310, el A320, el A330/A340[2338], el A330-200, el A340-500/600[2339] y el A380. Describen la AEP/FEM como una forma sumamente preferencial de financiación mediante préstamos que los Estados miembros de las Comunidades Europeas diseñaron y utilizaron para compensar los costos y riesgos relacionados con el desarrollo de LCA de Airbus. Sostienen que el "valor nominal" de la cuantía combinada de financiación puesta a disposición de Airbus mediante la AEP/FEM entre 1969 y 2002 es de aproximadamente 15.000 millones de dólares EE.UU.[2340] Según los Estados Unidos, cada una de las

[2336] *Véanse* los párrafos 7.89-7.105 *supra*.

[2337] Al llegar a esta conclusión no estamos diciendo que no se puede recurrir a acuerdos no abarcados con objeto de interpretar los derechos y obligaciones de las partes en virtud de los Acuerdos de la OMC abarcados (*véase*, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafos 195-199, donde se utilizó el Sistema Armonizado como contexto para interpretar la Lista de compromisos arancelarios de las Comunidades Europeas). Sin embargo, en el presente caso las Comunidades Europeas no nos están pidiendo que utilicemos el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio como contexto interpretativo de una o más disposiciones de un Acuerdo de la OMC abarcado. Antes bien, consideran que el Grupo Especial debe aplicar las disciplinas sustantivas del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio a fin de determinar la legalidad de las medidas impugnadas a los efectos de esta diferencia.

[2338] Las Comunidades Europeas han explicado que a pesar de las distintas características y el distinto perfil del mercado del A330 y el A340, a veces se alude colectivamente a las versiones básicas de esos modelos de LCA como "A330/A340", lo que refleja el hecho de que se lanzaron al mismo tiempo. CE, Primera comunicación escrita, nota 53.

[2339] Las Comunidades Europeas señalan que los A340-500/600 son de hecho dos versiones distintas del A340. No obstante, debido a su semejanza, a menudo se hace referencia a ellos como "A340-500/600". CE, Primera comunicación escrita, nota 53.

[2340] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 81 y 89; Estados Unidos, declaración oral no confidencial en la primera reunión con el Grupo Especial, (en lo sucesivo "Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial"), párrafo 5; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 1.

ICC suprimida donde se indica [***]

concesiones de AEP/FEM impugnadas pone de manifiesto la existencia de una "contribución financiera" que otorga un "beneficio" a Airbus, y en consecuencia equivale a una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

Contribución financiera

7.327 Los Estados Unidos aducen que cada uno de los contratos individuales de AEP/FEM conlleva una contribución financiera en forma de transferencia directa de fondos o posible transferencia directa de fondos, en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2341] Concretamente, los Estados Unidos aducen que los contratos de AEP/FEM para el A300, el A310, el A320, el A330/340, el A330-200 y el A340-500/600 constituyen transferencias directas de fondos en la medida en que las cuantías de financiación previstas en virtud de esos acuerdos han sido hoy en día desembolsadas.[2342] En lo tocante a los contratos de AEP/FEM para el A380, los Estados Unidos sostienen que dichos contratos ponen de manifiesto la existencia tanto de transferencias directas de fondos como, en la medida en que determinadas cuantías de financiación comprometidas aún no se han desembolsado, de potenciales transferencias directas de fondos.[2343]

Beneficio

7.328 Remitiéndose a determinadas observaciones del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves* y *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*[2344], los Estados Unidos sostienen que una contribución financiera otorgará un beneficio a un receptor, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, cuando se proporciona en condiciones mejores que las que el mismo receptor puede obtener en el mercado. Los Estados Unidos afirman que las contribuciones financieras puestas a disposición mediante los contratos de AEP/FEM otorgan un beneficio a Airbus porque conllevan préstamos a tipos de interés que son sustancialmente inferiores a los que el mercado requeriría para una financiación con características semejantes.

7.329 Las características especiales de los préstamos en las que se centran las alegaciones de los Estados Unidos son lo que describen como condiciones de reembolso dependiente del éxito, no garantizado y concentrado al final del período que figuran en cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados. Los Estados Unidos aducen que esas características especiales de la AEP/FEM transfieren una gran parte de los "riesgos sustanciales"[2345] o "riesgos sumamente elevados"[2346] asociados al desarrollo de LCA de Airbus a los Estados miembros de las Comunidades Europeas; una transferencia de riesgos que a su juicio no está debidamente representada en el nivel de los tipos de interés requeridos por ese tipo de financiación.

7.330 Los Estados Unidos explican que Airbus, con arreglo a los contratos de AEP/FEM, está obligada a efectuar reembolsos mediante un gravamen sobre cada entrega del producto financiado. Ese gravamen se establece como una cantidad fija por aeronave a lo largo de un número de entregas especificado. Por ejemplo, un gobierno que proporciona 1.000 millones de euros para un nuevo modelo de aeronave podría exigir a Airbus que reembolsara la financiación, más cualesquiera réditos de ella, por medio de gravámenes sobre las primeras 400 entregas de la aeronave de que se trate.

[2341] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 109, 173, 214, 236, 244, 254, 266, 274, 283 y 291.

[2342] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 4 del Grupo Especial.

[2343] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 4 del Grupo Especial.

[2344] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 110, donde se citan el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 153, y el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Plomo y bismuto II*, párrafo 68.

[2345] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 137.

[2346] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

Por consiguiente, el reembolso completo del préstamo depende de que Airbus consiga hacer 400 ventas. No obstante, según los Estados Unidos, como cada préstamo depende del éxito y no está garantizado, el gobierno no tiene posibilidades de obtener el reembolso si las 400 entregas previstas no se materializan. El reembolso depende totalmente del éxito del modelo concreto de LCA al que se aplica la financiación.[2347] Los Estados Unidos aducen que esto significa que Airbus recibe financiación con la ventaja evidente de no correr riesgos de pérdidas. En otras palabras, cuando Airbus lanza un nuevo programa de aeronaves, sabe desde el principio que es el gobierno -y no la propia Airbus- quien asume el riesgo de que el proyecto no genere ventas suficientes para reembolsar los fondos públicos. Si las ventas efectivas son menores de lo previsto, Airbus no está obligada a reembolsar el dinero público.[2348]

7.331 De manera análoga, los Estados Unidos aducen que los gobiernos prestamistas de AEP/FEM asumen una gran parte de los riesgos asociados al desarrollo de LCA concentrando al final del período los reembolsos de los préstamos. Según los Estados Unidos, los Estados miembros de las Comunidades Europeas concentran los reembolsos de AEP/FEM al final del período en las tres formas siguientes: i) supeditando los reembolsos a la entrega de aeronaves; ii) permitiendo a Airbus que haga reembolsos mediante gravámenes relativamente pequeños sobre las primeras entregas de aeronaves, y reembolsos progresivamente mayores sobre entregas posteriores; y iii) a veces renunciando totalmente a los gravámenes sobre un tramo inicial de entregas. Los Estados Unidos aducen que esas condiciones de reembolso tienen el efecto de inicialmente eliminar, y posteriormente minimizar, la carga del servicio de la deuda para Airbus en los primeros años de sus programas de LCA, cuando los costos son aún altos y los ingresos de las primeras entregas -que suelen hacerse con grandes descuentos- son relativamente bajos. En otras palabras, las condiciones de reembolso concentrado al final del período tienen por efecto demorar el reembolso hasta un momento en el ciclo de negocios de LCA que se ajusta mejor a las necesidades competitivas de Airbus.[2349]

7.332 Los Estados Unidos presentan una simulación que según ellos cuantifica el efecto de las condiciones de reembolso dependiente del éxito y concentrado al final del período de la AEP/FEM en la rentabilidad de los programas de LCA.[2350] Aducen que los resultados de esa simulación demuestran hasta qué punto esas condiciones alteran la transacción riesgo/recompensa que afronta un fabricante de aeronaves transformando las pérdidas de valor actual neto de un programa de aeronaves en los casos en que se consigue un número de entregas menor del previsto en un valor actual neto positivo para el mismo programa. Los Estados Unidos sostienen que la misma simulación demuestra que incluso en los casos en que el programa sigue produciendo pérdidas, la AEP/FEM reduce significativamente la magnitud de la pérdida de valor actual neto sufrida como consecuencia del fracaso del programa.[2351] Afirman, además, que la simulación también indica que el valor actual neto de un programa de aeronaves respaldado por AEP/FEM aumenta a medida que los reembolsos se concentran más al final del período (tanto en términos de números mínimos de entregas antes de que comiencen las obligaciones de reembolso como en términos de "progresividad" del calendario de reembolso). Por consiguiente, según los Estados Unidos, cuanto más se aplace el ulterior reembolso, mayor es el beneficio comercial y financiero para Airbus.[2352]

[2347] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 117.
[2348] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 121.
[2349] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 125-128.
[2350] Gary J. Dorman, *The Effect of Launch Aid on the Economics of Commercial Airplane Programs*, 6 de noviembre de 2006 (en lo sucesivo "informe Dorman"), Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC). El Dr. Dorman es Vicepresidente Superior y Presidente de NERA's Global Anti-Trust Practice. Sus credenciales académicas incluyen un Doctorado en Economía por la Universidad de California, en Berkeley, y una Licenciatura con alta distinción y altas calificaciones en Economía por la Universidad de Michigan.
[2351] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 123.
[2352] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 135.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.333 Apoyándose en las conclusiones a que llegaron dos estudios encargados a NERA Economic Consulting[2353], los Estados Unidos sostienen que la rentabilidad que un inversor comercial exigiría para préstamos para proyectos específicos con condiciones de reembolso dependiente del éxito, no garantizado y concentrado al final del período comparables a las establecidas en los contratos de AEP/FEM impugnados sería muy superior a la según ellos asociada a cada una de las medidas impugnadas. En particular, los Estados Unidos sostienen que los diferenciales en el tipo de interés entre las medidas de AEP/FEM impugnadas y una financiación comparable en el mercado están comprendidos entre **[***]** y 24,52 puntos porcentuales.[2354] Según los Estados Unidos, los tipos de interés de referencia en el mercado utilizados por las propias Comunidades Europeas llevan a la misma conclusión, ya que establecen diferenciales en los tipos de interés que sólo son marginalmente inferiores.[2355]

7.334 Los Estados Unidos encuentran respaldo para su opinión de que las medidas de AEP/FEM impugnadas otorgan un beneficio a Airbus en la diferencia *Canadá - Aeronaves*, en la cual, sostienen, se constató que una financiación que era prácticamente idéntica a la AEP/FEM otorgaba un beneficio debido a los tipos de interés no comerciales cobrados al receptor.[2356] Los Estados Unidos aducen además que tanto Airbus como los Gobiernos participantes en Airbus han reconocido que la AEP/FEM otorga un beneficio. Por ejemplo, los Estados Unidos identifican una línea en **[***]**.[2357] También citan varias declaraciones gubernamentales que según ellos explican las ventajas de la AEP/FEM para Airbus.[2358] Por último, los Estados Unidos mantienen que la opinión de que la AEP/FEM otorga un beneficio a Airbus también está respaldada por una serie de decisiones sobre ayuda estatal de las Comunidades Europeas en las que se examinó financiación proporcionada por los Gobiernos español y francés, respectivamente, a CASA y Aérospatiale para proyectos de desarrollo de aeronaves.[2359]

[2353] NERA Economic Consulting (Dr. David M. Ellis, Artur J. Bonifaciuk y Dr. James Jordan), *Economic Assessment of the Benefit of Launch Aid*, 10 de noviembre de 2006 (en lo sucesivo "informe Ellis"), Estados Unidos - Pruebas documentales 80 (ICC) y 80 (ICSS), y NERA Economic Consulting, *Answer to Whitelaw Report*, 24 de mayo de 2007 (en lo sucesivo "respuesta de Ellis a Whitelaw"), Estados Unidos - Prueba documental 534-ICSS y Estados Unidos - Prueba documental 534a-(ICC).

[2354] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 116-147 (AEP/FEM en general); 178-185 (A300/A310); 195-205 (A320); 219-228 (A330/A340); 237-240 (A330-200); 245-250 y 255-257 (A340-500/600); y 267-270, 275-279, 284-287, 292-296 (A380).

[2355] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 15 y 16; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 72-77, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 448, página 2.

[2356] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 148-151, donde se hace referencia al suministro inicial de fondos a Bombardier para el desarrollo de aeronaves en el marco del programa *Technology Partnerships Canada* y a la constatación del Grupo Especial en aquel caso de que, en términos generales, el Canadá no "trataba de obtener un tipo comercial de beneficios por sus contribuciones". Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 9.313-315.

[2357] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 152, donde se cita una **[***]**. Estados Unidos - Prueba documental 68.

[2358] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 154-156.

[2359] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 158-163, donde se hace referencia a la Decisión 97/807/EC, de 30 de abril de 1997, DO (1997) L 331/10, *Ayuda concedida por España a la empresa aeroespacial Construcciones Aeronáuticas S.A.* (financiación del Gobierno español para el desarrollo de una nueva aeronave turbopropulsada de 70/80 asientos), Estados Unidos - Prueba documental 81; comunicado de prensa, *The Commission Approves a French R&D Scheme for the Aeronautics Sector*, IP/96/665, de 18 de julio de 1996 (financiación del Gobierno francés para el desarrollo del A330-200 por Aérospatiale), Estados Unidos - Prueba documental 89; y carta de Karel Van Miert a Hubert Vedrine, *Reimbursable Advance to Aérospatiale for the Airbus A340-500/600 Program*, ayuda Nº N369/98 (financiación del Gobierno francés para el desarrollo del A340-500/600 por Aérospatiale), Estados Unidos - Prueba documental 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

Comunidades Europeas

7.335 Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de los Estados Unidos de que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas equivale a una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. No obstante, al hacerlo, no discuten las alegaciones de los Estados Unidos de que la AEP/FEM constituye una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Antes bien, el rechazo por las Comunidades Europeas de la reclamación de los Estados Unidos contra las medidas de AEP/FEM impugnadas se centra en la cuestión de si cada una de ellas otorga un "beneficio" a su receptor, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. En ese contexto, las Comunidades Europeas han presentado varias líneas de defensa.

Beneficio

Artículo 4 del Acuerdo de 1992

7.336 Las Comunidades Europeas sostienen que la evaluación de si las medidas de AEP/FEM establecidas después de la entrada en vigor del Acuerdo SMC otorgan un "beneficio" debe basarse en lo dispuesto en el artículo 4 del Acuerdo de 1992. Según las Comunidades Europeas, el artículo 4 del Acuerdo de 1992 estableció el punto de referencia acordado por las partes en lo que respecta a los niveles de apoyo gubernamental para el desarrollo de LCA aceptable en las fechas en que se concluyeron los contratos de AEP/FEM pertinentes.[2360] Las Comunidades Europeas sostienen que este supuesto punto de referencia debe tenerse en cuenta como contexto pertinente al interpretar la noción de "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC[2361], porque consideran que el Acuerdo de 1992 es un instrumento que consagra normas de derecho internacional aplicables entre las partes, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT.[2362] Así pues, las Comunidades Europeas aducen que sólo puede constatarse que cualesquiera contribuciones financieras proporcionadas en virtud de las medidas de AEP/FEM posteriores a 1995 han otorgado un "beneficio" si esas contribuciones son incompatibles con el artículo 4 del Acuerdo de 1992. En ese sentido, las Comunidades Europeas alegan que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas cumplía las condiciones para la ayuda interna establecidas en el artículo 4 del Acuerdo de 1992, y en consecuencia no otorgaba un beneficio a Airbus, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2363]

"Razonabilidad de las previsiones de reembolso"

7.337 Según las Comunidades Europeas, el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, explicó que las transacciones "equitativas" en el mercado no son siempre el punto de referencia adecuado para establecer la existencia de subvenciones en el marco del Acuerdo SMC. Remitiéndose a la resolución del Órgano de Apelación, las Comunidades Europeas aducen que en determinadas situaciones, al analizar si una contribución financiera otorga un beneficio, es necesario tener en cuenta "la posibilidad de que los gobiernos obtengan de los mercados determinados resultados ajustando las circunstancias y condiciones en las que funcionan los mercados", y recordar que los mercados pueden resultar "gravemente afectados" por las políticas gubernamentales.[2364] Dada la supuestamente estrecha relación de la rama de

[2360] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 395-404; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 148-150.
[2361] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 398, 399 y 441.
[2362] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 131-150.
[2363] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 405-441.
[2364] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 445, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafos 123 y 124.

ICC suprimida donde se indica [***]

producción de LCA con una importante intervención gubernamental y determinadas reglamentaciones internacionales[2365], las Comunidades Europeas sugieren que dicha rama de producción es un sector en el que las consideraciones del tipo expresado por el Órgano de Apelación han de tenerse en cuenta al evaluar si la ayuda gubernamental en forma de AEP/FEM equivale al otorgamiento de una subvención en el sentido del Acuerdo SMC. En consecuencia, las Comunidades Europeas sostienen que el método adecuado para determinar si la AEP/FEM para el A330-200, el A340-500/600 y el A380 otorga un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no debe conllevar una evaluación de si cada uno de los contratos impugnados se ajusta a "condiciones de mercado 'perfectas'".[2366] Antes bien, las Comunidades Europeas aducen que esa determinación debe hacerse estableciendo si el número de ventas previsto sobre el cual se pretende que los reembolsos garanticen la rentabilidad acordada en cada uno de los contratos pertinentes es razonable.[2367]

7.338 Las Comunidades Europeas consideran que la nota 16 del Acuerdo SMC respalda "indirectamente" su opinión de que la razonabilidad de las previsiones de reembolso es el "factor decisivo"[2368] para determinar si la AEP/FEM constituye una subvención. Aunque atañe a una disposición que ha expirado (el párrafo 1 del artículo 6), las Comunidades Europeas consideran que proporciona un contexto pertinente para entender si la AEP/FEM equivale o no a una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. En particular, las Comunidades Europeas aducen que el texto de la nota 16 contempla los casos en los que la devolución de una financiación basada en reembolsos en función de las ventas no es completa, es decir, aquellos en los que las ventas efectivas son inferiores al nivel previsto. Según las Comunidades Europeas, la nota 16 dispone que no puede considerarse que el no haberse alcanzado el nivel de ventas previsto en un instrumento de financiación basada en reembolsos en función de las ventas (es decir, cuando el reembolso de esa financiación no es completo) causa en sí mismo un perjuicio grave.[2369] Esto implica, sostienen las Comunidades Europeas, que cuando las ventas reales alcanzan o superan el nivel de las previstas en un instrumento de financiación basada en reembolsos en función de las ventas, no puede constatarse la existencia de un perjuicio grave.[2370] Las Comunidades Europeas mantienen que ello demuestra que los redactores del Acuerdo SMC reconocieron que la prueba pertinente para determinar si la AEP/FEM constituye una subvención es la razonabilidad de las previsiones de reembolso.[2371] Por tanto, en la medida en

[2365] Las Comunidades Europeas sostienen que esto se refleja no sólo en los supuestos "miles de millones de dólares" de ayuda gubernamental (que supuestamente incluyen financiación basada en reembolsos en función de las ventas) de que disfruta Boeing, el otro único productor creíble de LCA, sino también en el párrafo 1 del artículo 6 del *Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles de 1979*, que dice así: "Tendrán también en cuenta los factores especiales que intervienen en el sector aeronáutico, en particular el apoyo oficial muy extendido en esa esfera, sus intereses económicos internacionales y el deseo de los productores de todos los Signatarios de participar en la expansión del mercado mundial de aeronaves civiles". CE, Primera comunicación escrita, párrafos 444-447.

[2366] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 447; CE, respuesta a la pregunta 73 del Grupo Especial; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 86.

[2367] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 442-478; CE, respuesta a la preguntas 62 y 63 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 151-157. Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que, si rechaza las defensas específicas de las Comunidades Europeas presentadas en relación con esas medidas sobre la base del ámbito temporal del Acuerdo SMC y la pertinencia del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, considere este argumento igualmente pertinente para demostrar que determinadas medidas de AEP/FEM anteriores a 1995 (concretamente, los contratos para el A320 y el A330/A340) no eran subvenciones en el sentido del Acuerdo SMC. CE, respuesta a la pregunta 62 del Grupo Especial.

[2368] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 455; CE, respuestas a las preguntas 62 y 63 del Grupo Especial.

[2369] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 451.

[2370] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 452.

[2371] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 455 y 456; CE, respuesta a la pregunta 63 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

que una previsión de reembolso sea razonable, las Comunidades Europeas aducen que se logrará el reembolso completo de la AEP/FEM, por lo que ésta alcanzará la rentabilidad prevista. Según las Comunidades Europeas, sólo se otorgará un beneficio cuando la previsión de reembolso no sea razonable.[2372]

7.339 Las Comunidades Europeas opinan que los Estados Unidos comparten su interpretación del artículo 1, y citan el siguiente extracto de una comunicación de 19 de marzo de 2003 de los Estados Unidos al Grupo de Negociación sobre las Normas de la OMC en apoyo de la afirmación de que los Estados Unidos consideran que la AEP/FEM sólo será una subvención si las previsiones de mercado en las que se basan las obligaciones de reembolso no son razonables:

> "En cuanto a la definición de subvención, es necesario disponer de normas más explícitas con respecto a los programas de financiación basada en reembolsos en función de las ventas. Estos programas proporcionan fondos estatales con una obligación de reembolso basada en las ventas futuras. Al igual que la concesión de préstamos estatales o la compra de capital social por el gobierno, estos programas deben juzgarse en función de un criterio comercial o de mercado. Evidentemente, si el Gobierno proporciona financiación basada en reembolsos en función de las ventas a una empresa y el reembolso se basa en suposiciones y previsiones de ventas que serían rechazadas por el mercado, se está confiriendo un beneficio".[2373]

7.340 Las Comunidades Europeas afirman que toda la AEP/FEM otorgada para el A330-200, el A340-500/600 y el A380 se proporcionó sobre la base de previsiones de ventas "muy prudentes", con reembolso completo del principal más intereses, establecido como mínimo 25 centésimos de punto porcentual por encima del costo de los fondos para el gobierno, requerido sobre un número de ventas que era inferior a las expectativas de Airbus a lo largo de un máximo de 17 años (en consonancia con el artículo 4 del Acuerdo de 1992).[2374] Las Comunidades Europeas explican que los estudios de viabilidad comercial de Airbus, aunque informaban y establecían los límites máximos de la rentabilidad prevista por los Estados miembros de las Comunidades Europeas a lo largo del ciclo de vida de cada aeronave[2375], no se reflejaban automáticamente en las condiciones de los contratos. Sostienen, además, que como Airbus tuvo que financiar por sí misma el 67 por ciento de los proyectos A330-200, A340-500/600 y A380, sus estudios de viabilidad comercial para cada uno de esos proyectos de LCA eran "realistas y mesurados", lo que implica que las predicciones de los Estados miembros de las Comunidades Europeas eran "conservadoras" y preveían un reembolso más rápido.[2376] Esto permitió a los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "acordar una estructura de gravámenes y calendarios de reembolso que garantiza la recuperación adecuada de ... las contribuciones, más una rentabilidad real a tasas que no serían rechazadas en el mercado".[2377]

[2372] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 455.

[2373] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 457 y 458; y CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 80; en ambas comunicaciones se cita el documento *Disciplinas sobre subvenciones que requieren aclaración y mejora*, comunicación de los Estados Unidos de 19 de marzo de 2003, TN/RL/W/78, página 5.

[2374] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 467; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 157; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 84; CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 46-56.

[2375] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 465 y 469.

[2376] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 464-477; CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 46-56.

[2377] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 157; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 80-86.

ICC suprimida donde se indica [***]

"Argumento jurídico subsidiario"

7.341 En una serie final de comunicaciones, las Comunidades Europeas presentan lo que a su juicio representa un "argumento jurídico subsidiario", que piden al Grupo Especial que considere en el caso de que desestime todos sus otros argumentos sobre si la AEP/FEM equivale a una subvención.[2378] En su exposición de este argumento "subsidiario", las Comunidades Europeas proceden basándose en la "hipótesis" de que el Grupo Especial constatara que el mercado constituye el punto de referencia adecuado para determinar la existencia de un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. En ese contexto, las Comunidades Europeas aducen que la financiación proporcionada en virtud de las medidas de AEP/FEM impugnadas no conlleva el otorgamiento de subvenciones en el sentido del Acuerdo SMC, porque el costo de esa financiación para Airbus era como mínimo el mismo, cuando no mayor, que el costo de una financiación semejante disponible en el mercado.[2379]

7.342 Las Comunidades Europeas describen la AEP/FEM como una financiación de deuda reembolsable para proyectos específicos concedida a Airbus a efectos de desarrollar LCA. Según las Comunidades Europeas, los términos y condiciones de los contratos de AEP/FEM impugnados varían considerablemente, tanto en los Estados miembros de las Comunidades Europeas pertinentes como entre ellos, en función del proyecto LCA de Airbus específico apoyado.[2380] Reconocen, no obstante, que en general cabe identificar una serie de semejanzas en el tipo o la forma de la financiación proporcionada en el marco de cada contrato. Las Comunidades Europeas explican, por ejemplo, que los reembolsos en el marco de cada uno de los contratos de AEP/FEM están por lo general vinculados a entregas de aeronaves, en el sentido de que se efectúan mediante la aplicación de gravámenes graduales por aeronave que aumentan a lo largo del período de reembolso.[2381] Afirman, además, que en determinados contratos de AEP/FEM se requieren pagos de reembolsos en función de las ventas una vez que el principal y los intereses se han amortizado en su totalidad mediante la aplicación de gravámenes de reembolso por aeronave. Por tanto, las Comunidades Europeas explican que mediante la aplicación de gravámenes y/o reembolsos en función de las ventas por aeronave, el mecanismo de reembolso establecido en los contratos de AEP/FEM no depende de que Airbus obtenga beneficios, sino de que haya un número suficiente de entregas de las LCA financiadas.

7.343 Las Comunidades Europeas reconocen que esas características de la AEP/FEM dan lugar a que los Estados miembros asuman una parte del riesgo que de otra forma recaería sobre el fabricante de las aeronaves. Observan, no obstante, que en contraste con los propios fabricantes, los gobiernos prestamistas no corren los riesgos asociados al logro de ventas rentables en un mercado competitivo. En otras palabras, en lugar del riesgo que representa la rentabilidad dependiente de los beneficios, los prestamistas de AEP/FEM sólo corren el riesgo de que el prestatario no consiga construir y entregar un número de aeronaves suficiente para reembolsar el principal y los intereses acordados. Las Comunidades Europeas describen esto último como "riesgo de desarrollo" y "riesgo de mercado", y aducen que no se diferencia del tipo de riesgo que corren los "proveedores que comparten riesgos" de Airbus.[2382]

7.344 Las Comunidades Europeas presentan sus propios estudios económicos, en los que se abordan todos los contratos de AEP/FEM salvo los concernientes al A300 y el A310, que a su juicio refutan las conclusiones alcanzadas en los estudios presentados por los Estados Unidos. Las Comunidades

[2378] CE, respuesta a la pregunta 67 del Grupo Especial.
[2379] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 479-553; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 158-214; CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial.
[2380] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 291, 302.
[2381] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 319-321.
[2382] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 303-307.

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas aducen que los estudios encargados al profesor Robert Whitelaw, de la Stern School of Business de la Universidad de Nueva York, y a International Trade Resources LLC[2383], demuestran que los Estados Unidos por un lado subestiman la rentabilidad asociada a cada caso de financiación, y por otro exageran los tipos de interés de referencia en el mercado apropiados para préstamos comparables a la AEP/FEM.[2384] Según las Comunidades Europeas, la rentabilidad real asociada a cada una de las medidas impugnadas debería determinarse en función de las previsiones de entrega que formaban parte de los estudios de viabilidad comercial de Airbus, así como de la fiscalidad, consideraciones que, conjuntamente, no desempeñaron ningún papel en los cálculos de la rentabilidad presentados por los Estados Unidos.[2385] Las Comunidades Europeas afirman además que los tipos de interés de referencia en el mercado apropiados para todos los contratos de AEP/FEM deben incluir una prima de riesgo para proyectos específicos derivada de los contratos de "proveedores que comparten riesgos" para el A380 que no llega a la mitad del valor utilizado por los Estados Unidos.[2386] Pese a ello, las Comunidades Europeas reconocen que incluso si se acepta la totalidad de las conclusiones a que se llega en los estudios económicos que han presentado, la rentabilidad real asociada a los contratos de AEP/FEM está en la mayoría de los casos por debajo de la referencia de mercado para financiaciones comparables. Aducen, no obstante, que cuando se tienen en cuenta los costos asociados a las obligaciones de política pública de cada contrato, la diferencia entre la rentabilidad real y los tipos de interés de referencia en el mercado utilizados en sus propios estudios económicos desaparece.[2387] En consecuencia, las Comunidades Europeas concluyen que cualesquiera contribuciones financieras hechas en virtud de las medidas de AEP/FEM impugnadas no otorgan un "beneficio" a Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ii) Argumentos de los terceros

Australia

7.345 Australia coincide con el Brasil en que otros proveedores que comparten riesgos de Airbus no representan un elemento adecuado para determinar una referencia comercial para evaluar el beneficio, ya que las condiciones para los proveedores que comparten riesgos pueden estar distorsionadas por la financiación gubernamental aportada para el proyecto subyacente.[2388]

7.346 Australia rechaza el argumento de Corea sobre los casos de disfunción del mercado. En opinión de Australia, la consecuencia más importante de la declaración de Corea, si ésta se

[2383] Robert Whitelaw, *Economic Assessment of member State Financing*, 3 de febrero de 2007 (en lo sucesivo "informe Whitelaw"), CE - Prueba documental 11 (ICC/ICSS); Robert Whitelaw, *Rebuttal Report*, 24 de mayo de 2007 (en lo sucesivo "informe de réplica de Whitelaw"), CE - Prueba documental 656 (ICC/ICSS); *International Trade Resources* LLC, *Calculating Magnitude of the Subsidies Provided to the Recipient Entities*, 5 de febrero de 2007 (en lo sucesivo "informe de ITR"), CE - Prueba documental 13 (ICC/ICSS); *International Trade Resources* LLC, *Answer to US Assertions that ITR's Method of Calculating the Magnitude of Subsidies is Flawed*, 21 de mayo de 2007 (en lo sucesivo "informe de ITR (respuesta)"), CE - Prueba documental 660 (ICC/ICSS); e *International Trade Resources* LLC, *Updated Subsidy Magnitude and Cash-Flow Calculations*, 12 de julio de 2007 (en lo sucesivo "informe de ITR (actualización)"), CE - Prueba documental 839 (ICC).

[2384] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 487-498; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 168-198; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 88-111. Las Comunidades Europeas aducen que se incurre en los mismos errores metodológicos por lo que respecta a la rentabilidad de referencia calculada para los contratos de AEP/FEM relativos al A300 y el A310. CE, respuesta a la pregunta 77 del Grupo Especial.

[2385] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 482, 536-547.

[2386] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 481, 483-535.

[2387] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 162-167; CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial.

[2388] Respuestas de Australia a las preguntas del Grupo Especial a los terceros, párrafo 1.

ICC suprimida donde se indica [***]

aceptase, es que se permitiría establecer distintos criterios para determinar la existencia de subvenciones en mercados de mercancías estrictamente definidos que han sido distorsionados por una amplia intervención en el mercado. Por tanto, Australia no está de acuerdo en que el hecho de que un mercado esté distorsionado impide que una medida gubernamental pueda constituir una contribución financiera que otorga un beneficio.[2389]

7.347 Australia sostiene que el Grupo Especial debe abstenerse de encontrar prescripciones adicionales en el texto del apartado b) del artículo 14 y de definir el mercado de manera demasiado restringida. El apartado b) del artículo 14 establece el beneficio sobre la base de un "préstamo comercial comparable" que pueda realmente obtenerse en el mercado. Afirma además Australia que en el mercado estrictamente delimitado de producción de LCA en Europa la intervención gubernamental ha distorsionado los términos y condiciones de los préstamos disponibles para las empresas Airbus, de manera que la mayoría de las transacciones no son puramente comerciales. Aduce, no obstante, que puede ser posible encontrar en el mercado préstamos comerciales comparables para proyectos de ingeniería que conllevan préstamos a largo plazo y de alto riesgo de grandes cantidades de capital y que operan sobre una base comercial. Australia hace referencia expresa al informe del Grupo Especial sobre el asunto *Japón - DRAM (Corea)*, que ofrece alguna orientación sobre los criterios probatorios para determinar la existencia de un "beneficio" en los casos en que realmente no puedan obtenerse en el mercado préstamos comerciales comparables.[2390]

Brasil

7.348 El Brasil observa, en primer lugar, que en el presente procedimiento las Comunidades Europeas rechazaron tres solicitudes de los Estados Unidos de iniciar el procedimiento del Anexo V del Acuerdo SMC, y que también se abstuvieron de responder en su totalidad a las preguntas y las preguntas "complementarias" del Facilitador del Anexo V. Esto, según el Brasil, obró gravemente en menoscabo de los derechos de los terceros a proteger sus intereses en este procedimiento, en el sentido del artículo 10 del ESD.[2391]

7.349 El Brasil sostiene que en interés de una resolución puntual y eficiente de las diferencias, y en consonancia con el texto del Anexo V, los Miembros deben aceptar la iniciación del procedimiento del Anexo V y cooperar plenamente facilitando la información solicitada, en especial porque a menudo sólo los Miembros que conceden las subvenciones disponen de la información pertinente. Por tanto, el Brasil alienta al Grupo Especial a que en ejercicio de las facultades que le confiere el párrafo 7 del Anexo V del Acuerdo SMC, saque conclusiones desfavorables cuando proceda y adopte en consecuencia sanciones eficaces para asegurarse de que el Anexo V siga siendo un instrumento eficaz para la resolución de las diferencias en el marco del Acuerdo SMC.[2392]

7.350 El Brasil sostiene que los Gobiernos participantes en Airbus, mediante la "AEP/FEM", proporcionan préstamos a tipos de interés inferiores a los del mercado para el desarrollo de nuevas aeronaves Airbus o nuevos modelos de aeronaves existentes.[2393] Mantiene que el reembolso del

[2389] Respuesta de Australia a las preguntas del Grupo Especial a los terceros, párrafo 2.
[2390] Respuesta de Australia a las preguntas del Grupo Especial a los terceros, párrafo 3, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Japón - Derechos compensatorios sobre memorias dinámicas de acceso aleatorio procedentes de Corea* ("*Japón - DRAM (Corea)*"), WT/DS336/R, adoptado el 17 de diciembre de 2007, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS336/AB/R, párrafo 7.276.
[2391] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 6.
[2392] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafos 5 y 7.
[2393] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafos 26 y 27.

ICC suprimida donde se indica [***]

principal (y posiblemente el pago de intereses) sobre los préstamos AEP/FEM está supeditado al éxito en la venta de un número especificado de aeronaves acabadas.[2394]

7.351 El Brasil sostiene que los Gobiernos participantes en Airbus, que asumen los riesgos de Airbus admitiendo pagos de gravámenes más reducidos sobre las primeras entregas y pagos progresivamente mayores sobre entregas ulteriores, han concentrado al final del período los calendarios de reembolso de la AEP/FEM. En algunos casos, los Gobiernos participantes en Airbus han dispensado totalmente a la empresa de los gravámenes sobre un tramo de entregas inicial. Esto, según el Brasil, reduce al mínimo el servicio de la deuda durante los primeros años de los programas de Airbus. El Brasil aduce además que la vinculación de los reembolsos a las entregas significa que pasa mucho tiempo entre el otorgamiento de la AEP/FEM y el primer reembolso. En consecuencia, la AEP/FEM confiere al beneficiario un "período de gracia" durante las cruciales y costosas fases de desarrollo. Además, si el calendario de entregas previsto no se cumple y los ulteriores reembolsos se retrasan, los beneficios comerciales y financieros para Airbus aumentan.[2395]

7.352 El Brasil afirma que la AEP/FEM es una subvención causante de especiales distorsiones de la competencia[2396], porque desplaza sobre los contribuyentes los gastos iniciales y el riesgo comercial del desarrollo de nuevas aeronaves, permitiendo a su beneficiario actuar más agresivamente en la adopción de decisiones de inversión y producción que de otro modo se abandonarían o aplazarían, y ofrecer descuentos comerciales a sus clientes.[2397]

7.353 El Brasil rechaza la afirmación de las Comunidades Europeas de que las características especiales de la rama de producción de LCA justifican el otorgamiento de subvenciones incompatibles con las obligaciones de los Miembros en el marco de la OMC. Afirma que la AEP/FEM no es una condición necesaria para la participación en el mercado de las aeronaves, y no debe aceptarse cuando infringe el Acuerdo SMC.[2398] No obstante, reconoce que, teóricamente, una aeronave que se desarrolla con asistencia de AEP/FEM no se introduciría necesariamente en el mercado a falta de la subvención, porque el mercado de aeronaves, si no existiera la AEP/FEM, *no* sería igual que un mercado gravemente distorsionado por este tipo de subvenciones.[2399]

7.354 El Brasil conviene con los Estados Unidos en que un beneficio corresponde a alguna forma de ventaja, y en que puede identificarse determinando si el receptor ha recibido una contribución financiera en condiciones más favorables de las que podría obtener en el mercado comercial.[2400] Por lo demás, no encuentra en el Acuerdo SMC justificación alguna para la afirmación de las Comunidades Europeas de que la evaluación del beneficio debe basarse únicamente en la razonabilidad de las previsiones de ventas.[2401] El Brasil considera que la afirmación de las

[2394] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 32; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 129-135.

[2395] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 129-135.

[2396] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafos 26 y 27.

[2397] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 27.

[2398] En términos generales, el Brasil observa que las subvenciones no son indispensables para el desarrollo y el lanzamiento de nuevas aeronaves, incluso cuando un productor tiene su sede en un país en desarrollo. A modo de ejemplo, indica que para financiar el diseño y el desarrollo de su familia de aeronaves de 70-118 asientos, EMBRAER no recurrió a ayuda gubernamental, y financió los 1.000 millones de dólares EE.UU. de costos de desarrollo mediante una oferta pública inicial de acciones, contribuciones de asociados que comparten riesgos, y provisiones de ingresos. Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 28.

[2399] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 28.

[2400] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 110.

[2401] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 29, donde se cita la declaración oral de las Comunidades Europeas, párrafo 61.

ICC suprimida donde se indica [***]

Comunidades Europeas de que el receptor no recibe ningún beneficio porque "sus obligaciones de reembolso (...) ofrecen al Gobierno garantías de rentabilidad suficientes" elude los criterios adecuados para determinar la existencia de un beneficio.[2402]

7.355 Según el Brasil, el Grupo Especial debe constatar que la AEP/FEM otorga un beneficio si los términos y condiciones en los que se proporciona son más favorables que los disponibles en el mercado comercial, o si de hecho ese tipo de ayuda no podría obtenerse en el mercado comercial.[2403] A juicio del Brasil, las condiciones establecidas en el artículo 4 del Acuerdo de 1992 sólo pueden dar una indicación del costo para el gobierno otorgante, pero no pueden utilizarse como contexto para la interpretación del término "beneficio" en el artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, el Brasil no encuentra en el texto del artículo 4 (como, por ejemplo, en el artículo 14 del Acuerdo SMC) nada que pudiera, en consonancia con la jurisprudencia de la OMC, afectar a la interpretación del término "beneficio".[2404]

7.356 El Brasil sostiene que los términos y condiciones de la AEP/FEM no son comparables a una financiación comercialmente disponible[2405], porque no reflejan los riesgos asociados al desarrollo de nuevas aeronaves, en especial los que entraña la decisión de lanzar o no una nueva familia de aeronaves.[2406] De hecho, el Brasil considera que los Estados Unidos han acreditado una presunción *prima facie* de que la AEP/FEM otorgada sin ninguna obligación de pago de intereses otorga un beneficio a Airbus. Concretamente, aduce que la AEP/FEM otorga un beneficio, porque los Gobiernos participantes en Airbus no exigen a Airbus que pague un tipo de interés comercial que integre debidamente el riesgo crediticio de Airbus, el riesgo de desarrollo, es decir, el riesgo de que Airbus fracase en su intento de diseñar y construir una nueva aeronave, y el riesgo de mercado, es decir, el riesgo de que Airbus no consiga entregar suficientes aeronaves completadas para reembolsar el principal y los intereses. Dada la naturaleza de la AEP/FEM, el punto de referencia comercial, según el Brasil, debe integrar los riesgos inherentes al desarrollo y la comercialización de nuevas aeronaves, las características de la AEP/FEM (entre ellas su dependencia del éxito, su concentración al final del período y su falta de seguridad), los tipos de interés pertinentes (incluida la naturaleza de cualquier obligación de pagar intereses), el hecho de que las expectativas de la continuidad del apoyo gubernamental influyen en las calificaciones crediticias, y cualesquiera otras características preferenciales, entre ellas la exención del pago de gravámenes normales.[2407]

[2402] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 29, donde se cita la declaración oral de las Comunidades Europeas, párrafo 61. A juicio del Brasil, las "garantías de rentabilidad suficientes" para un Gobierno pueden no ser -y muy probablemente no serán- garantías de rentabilidad suficientes para una institución sujeta a las disciplinas del mercado. Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafos 26 y 27.

[2403] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 29.

[2404] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 30. A esos efectos el Brasil se apoya en la constatación del Órgano de Apelación, en *Canadá - Aeronaves*, de que el artículo 14 del Acuerdo SMC ofrece un contexto pertinente para determinar si se ha otorgado un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves I*, párrafos 153, 155 y 158. El Brasil está asimismo de acuerdo con la constatación del Grupo Especial, en el asunto *Canadá - Aeronaves I*, de que una contribución financiera en forma de AEP/FEM otorga un beneficio si quien proporciona esa ayuda "no trata de obtener ni obtiene una tasa comercial de beneficio". Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.314.

[2405] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 29.

[2406] El Brasil observa que el desarrollo de las LCA es arriesgado y costoso, y requiere la aportación de importantes inversiones iniciales cuya rentabilidad está supeditada a ventas que tendrán lugar en un futuro lejano. Hay, además, un riesgo de que los costos de fabricación, los criterios de rendimiento y los precios de venta no sean los previstos. Si el proyecto fracasa, las inversiones iniciales de puesta en marcha o los costos no recurrentes no se recuperarán. Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 31.

[2407] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 34.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.357 El Brasil también está de acuerdo en que cuando la AEP/FEM efectivamente requiere el pago de intereses o de reembolsos en función de las ventas, esa ayuda otorga un beneficio a Airbus. Considera que las declaraciones adicionales de funcionarios de los Estados miembros de las Comunidades Europeas y de Airbus también demuestran que la AEP/FEM otorga un beneficio a Airbus.[2408]

7.358 El Brasil rechaza el argumento de Corea de que para determinar cuál es la referencia de mercado adecuada con respecto a la cual debe medirse si una contribución financiera dada otorga o no un beneficio "es necesario reconocer que en determinadas circunstancias el mercado general puede adolecer de una disfunción sistemática, o que no existe un mercado comercial sin distorsiones en un sector concreto".[2409] Sostiene que la inoperancia del mercado se produce cuando, por ejemplo, un mercado no puede funcionar porque las mercancías o servicios no pueden proporcionarse sobre una base comercial, o cuando el mercado, sin intervención exterior, asigna los recursos de una manera que no es la óptima. Explica, remitiéndose a la teoría económica general, que en el primer caso el gobierno adopta el papel de proveedor de las mercancías o servicios de que se trata, y en el segundo el sector privado puede proporcionar las mercancías o servicios, mientras que el Gobierno interviene como regulador para asegurarse de que la asignación de los recursos sea óptima.[2410]

7.359 El Brasil sostiene que no hay una "disfunción del mercado" en la rama de producción de aeronaves, y destaca que tampoco las partes alegan tal cosa. Por tanto, aunque la "disfunción del mercado" pueda ser de algún modo pertinente en el marco del Acuerdo SMC, como sostiene Corea, no es necesario que el Grupo Especial aborde las posibles repercusiones de esa cuestión en la presente diferencia.

7.360 A juicio del Brasil, la existencia de un beneficio debe determinarse sobre la base de una comparación entre la contribución financiera y una referencia comparable disponible en el mercado comercial, normalmente el del Miembro que otorga la subvención. Cuando no exista una referencia comercial comparable, por ejemplo porque el mercado interno está tan distorsionado por la intervención gubernamental que no se dispone de una referencia comercial objetiva comparable, esa circunstancia, según el Brasil, no debe obrar en perjuicio del receptor de la contribución financiera impugnada (y no debe, en y por sí misma, llevar a una determinación positiva de la existencia de un beneficio). Antes bien, en esas circunstancias, un grupo especial puede recurrir a una estimación razonable e imparcial de una referencia comercial comparable, incluso sobre la base de una referencia disponible en el mercado internacional.[2411]

[2408] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 35, donde se hace referencia a Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 152-157.

[2409] En su comunicación en calidad de tercero, Corea aduce que cuando un grupo especial afronta las circunstancias fácticas de la disfunción del mercado, "la referencia para determinar si una acción gubernamental en ese momento concreto otorga un beneficio debe ser distinta de aquella en la que se basa la acción de un inversor privado que opera en un mercado normal y plenamente funcional ... {y} como consecuencia de ello, una medida gubernamental puede no constituir una contribución financiera que otorga un beneficio en ese contexto concreto, como en otro caso constituiría". Comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 63.

[2410] Respuesta del Brasil a la pregunta 2 del Grupo Especial a los terceros, párrafo 1, en la que se hace referencia a Brian R. Binger y Elizabeth Hoffman, *Microeconomics With Calculus* (Glenview: Illinois, 1988), página 542 (donde se afirma que "los mercados competitivos no asignan eficientemente las externalidades y los bienes públicos").

[2411] Respuesta del Brasil a la pregunta 2 del Grupo Especial a los terceros, párrafos 2-4.

ICC suprimida donde se indica [***]

Canadá

7.361 El Canadá rechaza el argumento del Brasil de que las subvenciones para el proyecto subyacente distorsionan los términos y condiciones para los proveedores que comparten riesgos de manera que no puede considerarse que no son un elemento adecuado para determinar una referencia comercial que permita evaluar la cuestión del beneficio por lo que respecta a la AEP/FEM, ya que el texto del Acuerdo SMC no justifica ese planteamiento. Si éste se aceptara, los Miembros de la OMC dispondrían de poca, cuando no de ninguna, orientación sobre la manera de establecer un punto de referencia para la financiación del sector público si desean asegurarse de que ésta no otorga una subvención. El Canadá recuerda que en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV* los Estados Unidos presentaron un argumento similar, alegando que la expresión "condiciones reinantes en el mercado", tal como se utiliza en el apartado d) del artículo 14, entraña necesariamente un mercado no distorsionado por la contribución financiera del Gobierno. En aquella diferencia, el Órgano de Apelación afirmó que "a nuestro juicio, el enfoque de los Estados Unidos va demasiado lejos. Estamos de acuerdo con el Grupo Especial en que '{e}l texto del apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC no califica de ninguna forma las condiciones de 'mercado' que han de ser utilizadas como punto de referencia. Por tanto, el texto no hace ninguna referencia explícita a un mercado 'puro', a un mercado 'no distorsionado por la intervención del gobierno', o a un 'valor equitativo de mercado'".[2412]

Corea

7.362 Corea se remite al informe del Órgano de Apelación sobre *Canadá - Aeronaves* y al informe del Grupo Especial sobre el asunto *Brasil - Aeronaves* para aducir que, a fin de demostrar que una contribución otorga un beneficio, la contribución debe: 1) proporcionarse al receptor 2) en condiciones más ventajosas que 3) las disponibles en el mercado. Los tres criterios deben satisfacerse por separado e individualmente.[2413] Por lo que respecta al primer elemento, Corea considera que sólo existe un beneficio cuando una empresa objeto de una investigación es el beneficiario real. Estima que el segundo elemento requiere una indagación detallada, que incluiría un examen de las circunstancias en las que se proporciona una contribución financiera. Por lo que respecta al tercer elemento, Corea estima, en términos generales, que el mercado comercial ofrecerá un punto de referencia adecuado para la comparación de las condiciones disponibles para una determinada inversión o transacción, salvo que, como reconoció el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Determinados productos procedentes de las CE*, en circunstancias concretas el mercado general sufra de una inoperancia sistemática, o que en un sector en particular no exista un mercado comercial no distorsionado.[2414]

7.363 Corea aduce que para determinar cuál es la referencia de mercado adecuada con la que contrastar si una contribución financiera dada otorga un beneficio es necesario reconocer que en determinadas circunstancias el mercado general puede sufrir de una disfunción sistemática, o que no existe un mercado comercial sin distorsiones en un sector concreto. Afirma que cuando un grupo especial tiene ante sí esas circunstancias fácticas, la referencia para determinar si una acción gubernamental en ese momento concreto otorga un beneficio debe ser distinta de aquella en la que se basa la acción de un inversor privado que opera en un mercado normal y plenamente funcional.

[2412] Respuesta del Canadá a las preguntas del Grupo Especial a los terceros, párrafos 1 y 2, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 87.
[2413] Comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafos 54-58.
[2414] Comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 62.

ICC suprimida donde se indica [***]

Como consecuencia de ello, una medida gubernamental puede no constituir una contribución financiera que otorga un beneficio en ese contexto concreto, como en otro caso constituiría.[2415]

7.364 Por consiguiente, Corea aduce que los Estados Unidos no pueden simplemente afirmar que se otorga un beneficio, y que, por el contrario, el Grupo Especial debe estudiar cuidadosamente si han establecido una acreditación *prima facie* por lo que respecta a los tres criterios establecidos por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*.[2416]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.365 Como ya hemos indicado, una "subvención" se define en el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC por referencia a dos elementos discretos: una "contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro" (párrafo 1 a) 1) del artículo 1) y el otorgamiento de un "beneficio" (párrafo 1 b) del artículo 1).[2417] Aunque los Estados Unidos han abordado ambos elementos de esta definición al presentar su reclamación, las Comunidades Europeas han centrado su defensa exclusivamente en si la AEP/FEM otorga un "beneficio". Por tanto, las Comunidades Europeas no han discutido la alegación de los Estados Unidos de que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas entraña una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.366 Somos conscientes de que conforme al artículo 11 del ESD estamos obligados a hacer una evaluación objetiva del asunto identificado en nuestro mandato. Esto incluye una evaluación de si los Estados Unidos han establecido una acreditación *prima facie* que demuestre que las medidas de AEP/FEM impugnadas son subvenciones en el sentido del Acuerdo SMC, con independencia de que las Comunidades Europeas discutan o no una o más de las alegaciones de los Estados Unidos.[2418] Así pues, comenzamos nuestra evaluación de la reclamación de los Estados Unidos examinando si éstos han acreditado *prima facie* que las medidas de AEP/FEM impugnadas son "contribuciones financieras". En ese contexto, recordamos que "la acreditación *prima facie* es aquella que requiere, a falta de una refutación efectiva por parte del demandado, que el grupo especial, como cuestión de derecho, se pronuncie en favor del reclamante que efectúe la acreditación *prima facie*".[2419] Después examinaremos si los Estados Unidos han demostrado que cada una de las "contribuciones financieras" cuya existencia constatemos otorga un "beneficio" a los receptores en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No obstante, antes de proceder a esta evaluación, creemos útil exponer brevemente y en líneas generales el contexto económico y competitivo en el que las LCA se desarrollan, así como las principales características de la AEP/FEM.[2420]

[2415] Comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 63.

[2416] Comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafo 66.

[2417] También se define como "alguna forma de sostenimiento de los ingresos o de los precios en el sentido del artículo XVI del GATT de 1994" (párrafo 1 a) 2) del artículo 1) que confiere un "beneficio" (párrafo 1 b) del artículo 1).

[2418] *Véase* el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Medida antidumping relativa a los camarones procedentes del Ecuador* ("*Estados Unidos - Camarones (Ecuador)*"), WT/DS335/R, adoptado el 20 de febrero de 2007, párrafos 7.1-7.11.

[2419] Informe del Órgano de Apelación, *CE - Hormonas*, párrafo 104, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

[2420] En los párrafos 7.367-7.372 y en la sección VII.F de este informe, donde evaluamos las alegaciones de efectos desfavorables formuladas por los Estados Unidos al amparo del artículo 5 del Acuerdo SMC, figura una exposición más detallada del entorno económico y competitivo de la rama de producción de LCA.

ICC suprimida donde se indica [***]

Panorama general del desarrollo de LCA y principales características de la AEP/FEM

7.367 Ambas partes están de acuerdo que la principal característica del desarrollo de las LCA es que hay que asumir importantes costos de puesta en marcha mucho antes de que los proyectos relacionados con esos costos generen ingresos.[2421] Por consiguiente, la introducción de un nuevo modelo de LCA en el mercado requiere una planificación a largo plazo y una evaluación previa de una amplia variedad de factores, entre ellos las futuras necesidades de fabricación, las tendencias del mercado, la demanda de los clientes y los precios. Esto significa que en el momento que se adopta una decisión de desarrollar un nuevo modelo de LCA y asumir costos de puesta en marcha, el éxito final del proyecto está sometido a un alto grado de incertidumbre. Según las Comunidades Europeas, el éxito de un nuevo proyecto de LCA puede verse afectado por contracciones inesperadas del mercado, movimientos exógenos de los precios de productos complementarios (por ejemplo, el combustible), fluctuaciones de los tipos de cambio, acontecimientos políticos, ataques terroristas, guerras y otros problemas de seguridad e incluso riesgos para la salud de las personas, como el SRAS.[2422] Por tanto, el desarrollo de las LCA es una empresa que requiere "enormes inversiones iniciales"[2423] y la dedicación de "inmensos recursos"[2424] en un entorno comercial configurado por factores "cuya misma previsibilidad es por definición imposible".[2425] Las Comunidades Europeas afirman que esas características "singulares" de la rama de producción de LCA han hecho que ésta se vea afectada por un alto grado de intervención gubernamental, tanto en términos de ayuda financiera como de reglamentación internacional. De hecho, las Comunidades Europeas sugieren que, dada la naturaleza de la rama de producción de LCA, esos niveles de intervención gubernamental "pueden incluso considerarse naturales".[2426]

7.368 Actualmente, el mercado mundial de LCA está dividido entre fundamentalmente dos fabricantes, a saber, Airbus y Boeing.[2427] Este duopolio efectivo ha existido desde que en 1997 Boeing se fusionó con McDonnell Douglas, una de las otras dos empresas estadounidenses activas en la fabricación de LCA a lo largo de los últimos 30 años.[2428]

7.369 Como ya hemos indicado, Airbus ha existido, en diversas formas empresariales, como una entidad económica única activa en el negocio de LCA desde hace más de 35 años.[2429] Desde su establecimiento en 1970, los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido han concertado en diversos grados acuerdos de AEP/FEM con Airbus a fin de financiar el desarrollo de seis nuevos modelos de LCA (A300, A310, A320, A330, A340 y A380), así como tres variantes,

---

[2421] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 112-115; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 27-32; Informe Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC), párrafos 1 y 2. Airbus lanzó el A380 el 19 de diciembre de 2000 e hizo su primera entrega el 15 de octubre de 2007.

[2422] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 28 y 32.

[2423] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 112.

[2424] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 31.

[2425] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 30.

[2426] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 33.

[2427] Los Estados Unidos afirman que si bien sigue habiendo una producción limitada de LCA en Rusia, los productores rusos de LCA no compiten seriamente con Airbus y Boeing para ventas fuera del anterior bloque soviético, lo que deja a Airbus y Boeing como los únicos competidores creíbles que operan en el mercado de LCA. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 711, nota 875. En la sección VII.F de este informe figura una descripción más detallada de las condiciones de competencia en el mercado de LCA y las posiciones competitivas de Airbus y Boeing.

[2428] Aparte de McDonnell Douglas, el único otro fabricante estadounidense de LCA creíble era Lockheed, que abandonó sus actividades LCA en 1981. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 711.

[2429] *Véanse* la sección VII.E.1 a), párrafo 7.183, y el apéndice de la sección VII.E.1 del presente informe, a continuación del párrafo 7.289 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

(A330-200 y A340-500/600).[2430] La proporción de los costos de desarrollo financiados mediante AEP/FEM ha disminuido con el paso de los años, desde cerca del 100 por ciento para los primeros proyectos (el A300 y el A310)[2431] hasta un máximo del 33 por ciento para proyectos de LCA financiados después de la entrada en vigor del Acuerdo de 1992 (A330-200, A340-500/600 y A380).[2432]

7.370 Inicialmente, la financiación de los primeros modelos de LCA de Airbus (el A300 y el A310 -lanzados, respectivamente, en 1969 y 1978-[2433]) se contrató a nivel intergubernamental mediante una serie de acuerdos entre los Estados miembros de las Comunidades Europeas participantes.[2434] Esos primeros acuerdos intergubernamentales contenían no sólo el compromiso de los Estados miembros de las Comunidades Europeas pertinentes de financiar el desarrollo del A300 y el A310, sino también algunos de los principales términos y condiciones reguladores de la financiación, como la cuantía de fondos a desembolsar y el modo de reembolso.[2435] Se concertaron contratos separados para la aplicación de los acuerdos, en el contexto de uno o más distintos aspectos o fases de los dos proyectos de LCA, a nivel nacional entre cada Estado miembro de las Comunidades Europeas financiador y el "fabricante asociado" de Airbus ubicado en su territorio.[2436] De manera análoga, la concesión

[2430] Otras versiones de modelos de LCA de Airbus que entendemos no son objeto de la reclamación de los Estados Unidos contra la AEP/FEM son el A318, el A319 y el A321.

[2431] Los Gobiernos español y francés financiaron aproximadamente un 100 por ciento, y el Gobierno alemán un 90 por ciento, de los costos de desarrollo del A300 y el A310 (versiones básicas). Los mismos tres gobiernos financiaron entre el 64 y el 85 por ciento de los costos de desarrollo de los derivados de esos dos modelos de LCA. CE, respuesta a la pregunta 254 del Grupo Especial. *Véase también* ITC Hearing, Inv Nº 332-332, *Global Competitiveness of US Advanced Technology Manufacturing Industries: Large Civil Aircraft*, testimonio de Michel Dechelotte, Director de Asuntos Internacionales, Airbus G.I.E., página 208 (15 de abril de 1993), líneas 11, 12 y 20-23, Estados Unidos - Prueba documental 46; 1997 Informe del Senado francés, páginas 63, 68, Estados Unidos - Prueba documental 18; y Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992, Serie A, Núm. 34, página 122 (13 de enero de 1997), Estados Unidos - Prueba documental 19.

[2432] *Véanse* por ejemplo, el contrato francés para el A330-200, artículo 3, CE - Prueba documental 90 (ICC); el contrato francés para el A340-500/600, artículo 3, CE - Prueba documental 91 (ICC); el contrato francés para el A380, artículo 3, CE - Prueba documental 92 (ICC); el contrato alemán para el A380, artículo-5.3, CE - Prueba documental 85 (ICC); el contrato español para el A340-500/6000, Preámbulo, Considerando 9, Cláusula 2, CE - Prueba documental 87 (ICC); el contrato español para el A380, Preámbulo, Considerando 4, Cláusula 2, CE - Prueba documental 88 (ICC); el contrato del Reino Unido para el A380, Cláusula 5.6, CE - Prueba documental 89 (ICC).

[2433] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 169-171; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 76.

[2434] Acuerdo de 1969 para el A300, Estados Unidos - Prueba documental 11; Acuerdo de 1971 para el A300, CE - Prueba documental 992 (ICC); Acuerdo de 1981 para el A310, CE - Prueba documental 942 (ICC).

[2435] Acuerdo de 1969 para el A300, artículos 6 y 7, Estados Unidos - Prueba documental 11; Acuerdo de 1971 para el A300, CE - Prueba documental 992 (ICC); Acuerdo de 1981 para el A310, artículos 8 y 9, CE - Prueba documental 942 (ICC). En los párrafos 7.533-7.554 *infra* figura una descripción más detallada de las disposiciones de esos acuerdos.

[2436] En respuesta a la pregunta 78 del Grupo Especial, en la que se les pedía que presentaran copias de los contratos de AEP/FEM para el A300 y el A310, las Comunidades Europeas presentaron copias de: i) 29 acuerdos, protocolos y convenios separados, y sus enmiendas, entre el Gobierno francés y Aérospatiale en relación con el A300, CE - Prueba documental 603 (ICC), y 10 protocolos y convenios separados entre las mismas partes en relación con el A310, CE - Prueba documental 604 (ICC); ii) 2 "contratos modelo" que demostraban el suministro por el Gobierno alemán de AEP/FEM a Deutsche Airbus GmbH para el A300, CE - Prueba documental 601 (ICC), y el A310, CE - Prueba documental 602 (ICC); y iii) 16 contratos separados y sus enmiendas, entre el Gobierno español y Construcciones Aeronáuticas S.A. en relación con el A300, CE - Prueba documental 605 (ICC), y 8 contratos separados entre las mismas partes en relación con el A310, CE - Prueba documental 606 (ICC). Observamos que algunos de los contratos a nivel nacional se

ICC suprimida donde se indica [***]

de AEP/FEM para los proyectos A320 y A330/A340, lanzados, respectivamente, en 1984 y 1987[2437], fue acordada entre los gobiernos participantes[2438] y aplicadas a nivel nacional mediante contratos separados entre cada Estado miembro de las Comunidades Europeas pertinente y el "fabricante asociado" de Airbus ubicado en su territorio.[2439] No obstante, en contraste con el acuerdo intergubernamental para el A300 y el A310, los acuerdos intergubernamentales para el A320 y el A330/A340 eran menos prescriptivos. No especificaban, por ejemplo, condiciones precisas de reembolso, cuya determinación se remitía a los contratos individuales negociados a nivel nacional.[2440]

7.371 No se concertaron acuerdos intergubernamentales en el contexto de la AEP/FEM proporcionada por los Gobiernos de España y Francia para los proyectos A330-200 y A340-500/600 (lanzados, respectivamente, en 1995 y 1997[2441]), ni en el contexto de la AEP/FEM proporcionada por los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido para el A380 (lanzado en 2000).[2442] En lugar de ello, parece que para esos proyectos los Estados miembros de las Comunidades Europeas suscribieron, a nivel nacional, contratos separados, en los que se establecían todos los términos

---

concertaron, y conllevaron la transferencia de fondos a Airbus, antes del lanzamiento formal de los respectivos modelos de LCA o la conclusión del acuerdo intergubernamental pertinente.

[2437] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 189 y 211; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 79, 82 y 84.

[2438] Acuerdo de 1991 para el A320, Estados Unidos - Prueba documental 16; Acuerdo de 1995 para el A330/A340, Estados Unidos - Prueba documental 28 (ICC).

[2439] Entre los contratos a nivel nacional cabe mencionar: el contrato francés para el A320, CE - Prueba documental 83 (ICC); el contrato alemán para el A320, CE - Prueba documental 95 (ICC); el contrato español de 1992 para el A320, CE - Prueba documental 93 (ICC); el contrato del Reino Unido para el A320, CE - Prueba documental 94 (ICC); el contrato francés para el A330/A340, CE - Prueba documental 96 (ICC); el contrato español de 1988 para el A330/A340, CE - Prueba documental 84 (ICC); y el contrato del Reino Unido para el A330/A340, CE - Prueba documental 86 (ICC). Como ya hemos indicado (nota 2257 *supra*), las Comunidades Europeas han reconocido que el Gobierno alemán suscribió un contrato de AEP/FEM con Deutsche Airbus GmbH para el proyecto A330/A340. Aunque el Grupo Especial pidió a las Comunidades Europeas que presentaran una copia de ese contrato (pregunta 253 del Grupo Especial), las Comunidades Europeas no lo hicieron. Observamos, además, que al menos en un caso -AEP/FEM de Francia para el A320- se proporcionó a Airbus financiación para "trabajos preliminares" emprendidos en el contexto del proyecto A320 antes de que éste efectivamente se lanzara y antes de la conclusión del acuerdo intergubernamental pertinente.

[2440] *Véase* el Acuerdo de 1991 para el A320, artículo 8, Estados Unidos - Prueba documental 16; el acuerdo de 1995 para el A330/A340, artículo 8, Estados Unidos - Prueba documental 28 (ICC).

[2441] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 234 y 243; CE - Prueba documental 597 (ICSS).

[2442] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 260; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 85. Los Estados Unidos sugieren que los cuatro Estados miembros de las CE que financiaron el A380 concluyeron en junio de 2003 un acuerdo intergubernamental relativo al A380, a saber, el Acuerdo de 16 de junio de 2003 firmado en París-Le Bourget entre los Ministros de los Cuatro Países Principales de Airbus y Airbus, Estados Unidos - Prueba documental 122 (ICC). Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 271, 280, 288 y 297. Observamos, sin embargo, que el acuerdo citado por los Estados Unidos no trata el proyecto A380 de la misma manera en que anteriores acuerdos intergubernamentales abordaban concretamente el desarrollo de modelos de LCA de Airbus predecesores. Para empezar, Airbus es parte en el Acuerdo de 2003, mientras que no era parte en los anteriores acuerdos intergubernamentales. Además, en la práctica los gobiernos no contraen una obligación específica de financiar a Airbus. Los considerandos del Acuerdo sólo expresan la "voluntad {de los gobiernos} ... de seguir prestando apoyos a Airbus, tales como las ayudas a los programas de desarrollo, la inversión en investigación y tecnología y la financiación de las ventas de aviones para exportación". Los mismos considerandos también revelan la "voluntad de {Airbus} de proporcionar información a los {gobiernos} con el fin de permitirles la formulación de políticas en relación con Airbus y garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas cuando se presta apoyo". Por tanto, no nos parece adecuado caracterizar el Acuerdo de 2003 como un "acuerdo intergubernamental" del mismo tipo que los acuerdos intergubernamentales que existían con respecto a los anteriores modelos de LCA de Airbus. *Véanse* también los párrafos 7.549-7.554 *infra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

y condiciones pertinentes, con Aérospatiale y CASA (con respecto a los proyectos A330-200 y A340-500/600) y con Airbus France, Airbus Deutschland GmbH, EADS Airbus S.L. (España), BAE Systems (Operations) Ltd y British Aerospace PLC (con respecto al A380).[2443]

7.372 Por tanto, en resumen, el marco contractual de las medidas de AEP/FEM impugnadas adopta en lo fundamental dos formas: i) acuerdos intergubernamentales aplicados mediante contratos a nivel nacional u otros instrumentos jurídicos concluidos por cada gobierno de un Estado miembro de las Comunidades Europeas pertinente en favor de la entidad Airbus ubicada en su territorio; o ii) contratos individuales entre cada gobierno de un Estado miembro de las Comunidades Europeas pertinente y la entidad Airbus ubicada en su territorio. Aunque los términos y condiciones de cada uno de los instrumentos jurídicos constitutivos del marco contractual de las medidas de AEP/FEM impugnadas pueden variar de manera significativa, convenimos con las partes en que cabe encontrar numerosas semejanzas en el tipo y la forma de la financiación.[2444]

7.373 Por lo que respecta al desembolso de fondos, los contratos que tenemos ante nosotros parecen prever dos mecanismos. Primero, en muchos casos, los fondos se transfieren antes de que se asuman realmente los costos de desarrollo, por lo general sobre la base de los gastos previstos. Cuando los fondos se desembolsan anticipadamente, los costos que realmente se asuman pueden ser ulteriormente auditados o revisados por los gobiernos, y las cuantías de financiación ajustadas, para velar por que el total del préstamo no exceda del nivel de costos de desarrollo que se acordó se financiarían.[2445] En segundo lugar, los desembolsos hasta las cuantías acordadas pueden tener lugar después de que se hayan asumido efectivamente los costos.[2446]

7.374 El reembolso de la AEP/FEM adopta en lo fundamental la misma forma en todos los contratos.[2447] En casi todos los casos, Airbus está obligada a reembolsar todos los fondos aportados, más cualesquiera intereses al tipo acordado, utilizando exclusivamente ingresos generados por

---

[2443] Contrato francés para el A330-200, Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC); contrato francés para el A340-500/600, Estados Unidos - Prueba documental 35 (ICC) y CE - Prueba documental 91 (ICC); convenio francés para el A340-500/600, Estados Unidos - Prueba documental 36 (ICC); y contrato español para el A340-500/600, Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC) y CE - Prueba documental 87 (ICC); contrato francés para el A380, Estados Unidos - Prueba documental 116 (ICC); contrato alemán para el A380, Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC); contrato español para el A380, Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC); y contrato del Reino Unido para el A380, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC). En 1999, British Aerospace se fusionó con Marconi Electronic Systems para convrtirse en BAE Systems (véase la nota 2057).

[2444] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 116-136; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 291, 308-327.

[2445] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 316-318. *Véanse*, en particular, el contrato francés para el A380, artículo 3 y anexo 4; el contrato alemán para el A380, artículos 4.2, 4.3 y 5.3; el contrato español para el A380, Tercera y Quinta Cláusula; el contrato francés para el A340-500/600, artículo 4 y anexo 4; el contrato español para el A340-500/600, Segunda y Tercera Cláusula; el contrato francés para el A330-200, artículo 4 y anexo 4; el contrato francés para el A330/A340, artículo 4; el contrato español de 1998 para el A330/A340, Cláusula 4; el contrato francés para el A320, artículo 3; el contrato español del 1992 para el A320, Primera Cláusula. Las CE afirman que el mismo mecanismo de desarrollo se aplicó con respecto a los contratos franceses de AEP/FEM para el A300 y el A310; los contratos alemanes de AEP/FEM para el A330/A340, el A320, el A310 y el A300; y los contratos españoles de AEP/FEM para el A300 y el A310. CE, respuesta a las preguntas 255 y 256 del Grupo Especial.

[2446] Contrato del Reino Unido para el A380, artículo 5; contrato del Reino Unido para el A330/A340, artículo 2.2; y contrato del Reino Unido para el A320, artículo 2.2.

[2447] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 116-136, 173-177 (A300/A310), 190-194 (A320), 214-218 (A330/A340), 236 (A330-200), 244 y 245, y 254 y 255 (A340-500/600); y 266 y 267, 275, 284 y 292 (A380). CE, Primera comunicación escrita, párrafos 319-323.

ICC suprimida donde se indica [***]

entregas del modelo de LCA financiado.[2448] Esos reembolsos se hacen en forma de gravámenes por aeronave y siguen un calendario de reembolsos preestablecido.[2449] Normalmente los reembolsos comienzan con la entrega de la primera aeronave. No obstante, en algunos casos sólo comienzan después de que Airbus haya entregado un número especificado de aeronaves.[2450] Aunque la cuantía de los gravámenes por aeronave varía en los distintos contratos, parece que en todos los casos es gradual, de manera que las cuantías de reembolso al comienzo del período de reembolso son menores que al final.[2451] Además, para **[******]** de los contratos, se requiere el pago de reembolsos en función de las ventas por aeronave sobre las entregas que excedan del número necesario para garantizar el reembolso del principal desembolsado más cualesquiera intereses.[2452]

7.375 La AEP/FEM se proporciona sin garantía alguna de reembolso en el caso de que Airbus no consiga entregar el número de aeronaves necesario para reembolsar en su totalidad la financiación obtenida de los Estados miembros de las Comunidades Europeas. En otras palabras, los reembolsos previstos no están asegurados por ningún vínculo con activos de Airbus, ni están garantizados por ningún tercero. Las Comunidades Europeas destacan que las reclamaciones de los gobiernos sobre ingresos generados por la entrega de LCA están en algunos casos garantizadas por alguna de las empresas que forman parte de la entidad económica Airbus.[2453] Sin embargo, a pesar de esta forma de garantía, Airbus (o cualquier compañía que forme parte de la entidad económica Airbus) no está obligada a reembolsar plenamente (y a veces ni siquiera parcialmente) la AEP/FEM en el caso de que no se cumplan los objetivos de entrega estipulados en los calendarios de reembolso que figuran en los

---

[2448] Contrato francés para el A380, anexo 2, artículo 6; contrato alemán para el A380, artículo 7; contrato español para el A380, Séptima Cláusula; contrato del Reino Unido para el A380, artículo 8, Lista 3; contrato francés para el A340-500/600, artículo 6; contrato español para el A340-500/600, Quinta Cláusula; contrato francés para el A330-200, artículo 6; Acuerdo de 1995 para el A330/A340, artículo 8; Acuerdo de 1991 para el A320, artículo 8; Acuerdo de 1981 para el A310, artículo 9; y Acuerdo de 1969 para el A300, artículo 7. Las peticiones de reembolso del Gobierno alemán con respecto a la AEP/FEM proporcionada para el A300, el A310, el A320 y el A330/A340 se cifraron en **[***]** en virtud de un acuerdo de pago negociado en 1989 entre el Gobierno alemán, Daimler Benz, MBB y Deutsche Airbus. A nuestro entender, ese acuerdo de pago **[***]** las peticiones de reembolso pendientes del Gobierno alemán en esas fechas **[***]**. Artículo 12, CE - Prueba documental 887 (ICC) y artículos 14(1) y 14(2), CE - Prueba documental 887 (ICSS).

[2449] Además del reembolso mediante gravámenes progresivos por aeronaves, el contrato del Reino Unido para el A320 **[***]**.

[2450] Contrato español para el A380 **[***]**; contrato del Reino Unido para el A380 **[***]**. Observamos, además, que uno de los contratos españoles para el A330/A340 requería reembolsos al Gobierno español **[***]**. Contrato español de 1990 para el A330/A340, artículo 5, CE - Prueba documental 947 (ICC). Las pruebas que tenemos ante nosotros sugieren que lo mismo ocurrió con respecto al contrato español para el A320. *Véase* el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992, 13 de enero de 1997, página 122, Estados Unidos - Prueba documental 19; contrato español para el A320, Cláusula Segunda, CE - Prueba documental 93 (ICC).

[2451] Contrato francés para el A380, Anexo 2, artículo 6; contrato alemán para el A380 **[***]**; contrato español para el A380, Séptima Cláusula; contrato del Reino Unido para el A380, Lista 3; contrato francés para el A340-500/600, artículo 6; contrato francés para el A330-200, artículo 6; contrato francés para el A330/A340, artículo 6; contrato del Reino Unido para el A330/A340, artículo 2.4; contrato francés para el A320, artículo 5; contrato alemán para el A320, artículo 18; contrato del Reino Unido para el A320 **[***]**; Acuerdo de 1981 para el A310, artículo 9; y Acuerdo de 1969 para el A300, artículo 7. Las CE afirman que se aplicó una estructura de reembolso gradual similar con respecto a los contratos españoles de AEP/FEM para el A340-500/600, el A330/A340 y el A320. CE, respuesta a la pregunta 250 del Grupo Especial; informe de ITR, CE - Prueba documental 597 (ICSS). Por lo que respecta al contrato alemán para el A330/A340, las Comunidades Europeas han presentado información que sugiere que los reembolsos eran graduales. Acuerdo de Pago, artículo 14(2), CE - Prueba documental 887 (ICSS).

[2452] **[***]**

[2453] Contrato alemán para el A380, **[***]**; contrato del Reino Unido para el A380, **[***]**. CE, respuesta a la pregunta 65 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

contratos.[2454] Por tanto, estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que las obligaciones de Airbus de reembolsar plenamente los préstamos concedidos con arreglo a las medidas de AEP/FEM impugnadas dependen totalmente del éxito de un proyecto de LCA en particular. El hecho de que con arreglo a determinados contratos[2455] exista la posibilidad de que Airbus haga reembolsos voluntarios con independencia del número de ventas logrado no modifica, a nuestro juicio, esta conclusión.

¿Conllevan las medidas impugnadas una "contribución financiera"?

7.376 Los Estados Unidos aducen que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas conlleva una "contribución financiera" en forma de ya sea una transferencia directa de fondos o tanto una transferencia como una posible transferencia directa de fondos, en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. En particular, los Estados Unidos aducen que los contratos de AEP/FEM para el A300, el A310, el A320, el A330/340, el A330-200 y el A340-500/600 constituyen transferencias *directas* de fondos en la medida en que las cuantías de financiación previstas en virtud de esos contratos hayan sido desembolsadas en la fecha de establecimiento de este Grupo Especial.[2456] Por lo que respecta a los contratos de AEP/FEM para el A380, los Estados Unidos sostienen que esas medidas ponen de manifiesto la existencia tanto de transferencias *directas* de fondos como, en la medida en que determinadas cuantías de financiación comprometidas aún no se hayan desembolsado, *potenciales* transferencias *directas* de fondos.[2457] Los Estados Unidos han presentado varios elementos de prueba que, aducen, respaldan esas aseveraciones.[2458] Como ya hemos observado, las Comunidades Europeas no discuten la afirmación de los Estados Unidos de que las medidas impugnadas conllevan "contribuciones financieras". Observamos además que las pruebas

[2454] Recordamos, no obstante, que en virtud del contrato del Reino Unido para el A320, Airbus estaba **[***]**; y que conforme al contrato alemán para el A380 al parecer Airbus estaba **[***]**.

[2455] Contrato alemán para el A380, artículo 8; contrato español para el A380, Séptima Cláusula; contrato del Reino Unido para el A380, artículo 5.9 y Lista 3, párrafo 9.

[2456] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 4 del Grupo Especial.

[2457] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 4 del Grupo Especial.

[2458] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 173-177 (A300/A310), 190-194 (A320), 214-218 (A330/A340), 236 (A330-200), 244 y 253 (A340-500/600), 266, 274, 283 y 291 (A380), donde se citan, entre otras cosas, el Presupuesto Federal Alemán para 1980, Plan Presupuestario 09 (Ministerio de Economía), parte 02, capítulo 09, partida 892 91 - 634, observación sobre el grupo de títulos 09, Estados Unidos - Prueba documental 17N; Presupuesto Federal Alemán para 1987, Plan Presupuestario 09 (Ministerio de Economía), Parte 02, Capítulo 09, Partida 892 91-634, observación sobre el capítulo 09 hasta el Presupuesto Federal para 1996, inclusive, Estados Unidos - Pruebas documentales 17U a 17DD; Bundesregierung, 12º informe sobre Subvenciones (1987-1990), página 108, Finanzhilfe 63, y todos los Informes sobre Subvenciones subsiguientes hasta el 16º (1995-1998) Estados Unidos - Pruebas documentales 91H a 91L, inclusive; BT-Frs. 12/1080, página 46, Estados Unidos - Prueba documental 26; Monopolkommission, página 71, párrafo 118, cuadro 11, Estados Unidos - Prueba documental 30; Informe de 1997 del Senado francés, páginas 67-68, Estados Unidos - Prueba documental 18; Collin (Yvon), Informe del Senado Nº 89, Comisión de Finanzas, *Projet de Loi de Finances pour 2000*, Tomo III, anexo Nº 25, *Équipment, Transport et Logement: III. - Transports: Transport Aérien et Météorologie et Aviation Civile*, página 83, Estados Unidos - Prueba documental 33; Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) (preparado por la Secretaría de Estado de Industria, Ministerio de Ciencia y Tecnología), julio de 1993 (páginas 91 y siguientes), Estados Unidos - Prueba documental 54; Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Nº 547, página 153 (5 de junio de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 27; Balance del Segundo Año del Ministerio de Ciencia y Tecnología, página 29 (junio de 2002), Estados Unidos - Prueba documental 96; respuestas escritas en la Cámara de los Lores para los días 25 de febrero de 1997 y 19 de marzo de 1997 (pregunta al Sr. Greg Knight), Estados Unidos - Pruebas documentales 97 y 98; *Memorandum submitted by the Department of Trade and Industry*, apéndice 1, anexo 2, Estados Unidos - Prueba documental 99; respuestas escritas en la Cámara de los Lores para el 25 de febrero de 1997 , Estados Unidos - Prueba documental 97; *Britain Plans Airbus Aid*, N.Y. Times, D16 (15 de mayo de 1987), Estados Unidos - Prueba documental 110; y *British Agree on Launch Aid for A330/A340*, *Aviation Week & Space Technology*, página 33 (18 de mayo de 1987), Estados Unidos - Prueba documental 111.

ICC suprimida donde se indica [***]

en las que las Comunidades Europeas se apoyan para establecer las cuantías de financiación proporcionadas en virtud de varias de las medidas impugnadas son idénticas a las presentadas por los Estados Unidos.[2459]

7.377 Basándonos en los argumentos y las pruebas que ambas partes han presentado, parece que todos los fondos comprometidos en virtud de los contratos para el A300, el A310, el A320, el A330/A340, el A330-200, el A340-500/600 y el contrato del Reino Unido para el A380 ya se han proporcionado a Airbus. En esa medida estimamos que no hay duda alguna de que, como aducen los Estados Unidos, esas medidas conllevaron transferencias *directas* de fondos, y en consecuencia, el suministro de una "contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público", en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.378 Observamos, sin embargo, que no todos los fondos comprometidos en virtud de los contratos alemán, español y francés se han desembolsado. En particular, el contrato francés para el A380 prevé que determinadas cuantías de financiación se transferirían a Airbus **[***]**.[2460] De manera análoga, los contratos alemán y español para el A380 disponen que **[***]**.[2461] En los tres casos, los plazos pendientes reflejan los costos de desarrollo previstos del A380 en la fecha de conclusión de los contratos, con sujeción a **[***]** en el año de desembolso.[2462] En otras palabras, los plazos pendientes representan una parte de la cuantía total (y máxima) de financiación que se acordó y previó se transferiría a Airbus para el proyecto A380. Por consiguiente, aunque no se han hecho todos los desembolsos en virtud de los tres contratos, es evidente que estaba previsto que las cuantías de financiación especificadas se transferirían, y que Airbus mantiene un derecho contractual a recibirlas en un momento futuro predeterminado siempre que siga desarrollando el A380.

7.379 Los Estados Unidos aducen que los contratos alemán, español y francés para el A380 presentan las características tanto de transferencias *directas* de fondos (en la medida en que los fondos comprometidos ya se han desembolsado) como de *potenciales* transferencias *directas* de fondos (en la medida en que existe un compromiso de desembolsar los fondos en el futuro). Sin embargo, a nuestro juicio, aunque algunos desembolsos todavía no se han efectuado, es más adecuado caracterizar los contratos de AEP/FEM pertinentes como transferencias directas de fondos (y en particular "préstamos") en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los datos de que disponemos ponen de manifiesto que las cuantías de financiación no desembolsadas formaban parte de la cuantía total del principal que con arreglo a los contratos alemán, español y francés para el A380 se preveía se transferiría (prestaría) directamente a Airbus a lo largo de un período de tiempo definido, con arreglo a lo acordado y planificado cuando se concluyeran los respectivos contratos. En ese sentido, los contratos de AEP/FEM para el A380 pertinentes se pueden comparar con una línea de crédito abierta. Una línea de crédito no es un acuerdo *ex ante* sobre el desembolso de cuantías de financiación específicas en un momento futuro predeterminado, sino más bien un servicio de préstamo en forma de promesa por el prestamista de poner los fondos a disposición del prestatario (posiblemente en uno o más plazos) en caso en que éste los solicite.[2463] Por tanto, con independencia

[2459] *Véase, por ejemplo,* CE, Primera comunicación escrita, párrafos 364-366 (A300 y A310) y 369-379 (A320).

[2460] Contrato francés para el A380, anexo 3. Estados Unidos - Prueba documental 116 (ICC).

[2461] Contrato alemán para el A380, Cláusula 4.2; y BT-Frs. 14/10002, página 3. Estados Unidos - Pruebas documentales 72 (ICC) y 124 (traducciones al inglés). Contrato español para el A380, Tercera Cláusula. Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC).

[2462] Contrato francés para el A380, artículo 3; contrato alemán para el A380, Cláusula 4.2 y 4.3; contrato español para el A380, Tercera Cláusula.

[2463] Ejemplo de ello es la línea de crédito de 700 millones de euros otorgada por el Banco Europeo de Inversiones a EADS en 2002. Las principales características de esta línea de crédito en particular se describen con más detalle en los párrafos 7.730-7.738, en los que examinamos la alegación de los Estados Unidos de que equivalía a una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida donde se indica [***]

de que todos los fondos comprometidos en virtud de los contratos alemán, español y francés para el A380 hayan sido o no desembolsados, nos parece claro, a la luz de los datos que tenemos ante nosotros, que cada uno de los contratos de AEP/FEM demuestra la existencia de una "práctica de un gobierno {que implica} una transferencia directa de fondos" en cuantías y en momentos acordados y planificados al concluirse cada uno de los contratos.[2464] Constatamos, por consiguiente, que los contratos alemán, español y francés para el A380 son "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.380 Por lo que respecta a la cuantía de las "contribuciones financieras" pertinentes, hay muy pocas diferencias entre las posiciones de las partes[2465], que resumimos en el siguiente cuadro:

Cuadro 1 - Cuantía aproximada de la financiación proporcionada en virtud de las medidas de AEP/FEM impugnadas

Modelo de aeronave	Cantidad (millones)			
	Francia	Alemania	España	Reino Unido
A300	FF 3.012[2466]	DM 2.400[2467]	Ptas. 3.829[2468]	-
A310	FF 3.180[2469]		Ptas. 7.808[2470]	-
A320	FF 4.133[2471]	DM 1.330[2472]	Ptas. 10.800[2473]	GBP 250[2474]

[2464] Observamos que esa constatación es compatible con la manera en que las propias CE han tratado las cuantías de financiación no desembolsadas en virtud de los contratos alemán, español y francés para el A380 a fin de determinar la rentabilidad interna de cada contrato. *Véanse* los párrafos 7.404-7.406 *infra*; y CE -Prueba documental 597 (ICSS).

[2465] *Véase, por ejemplo*, Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 175-177, 191-194, 215-218, 234, 244, 253, 265, 272, 282 y 290; respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 332-337, 364-366, 369-372 y 375-378; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial.

[2466] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 176; *1997 Senate Report*, página 67, Estados Unidos - Prueba documental 18; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 365.

[2467] Cuantía para el A300 y el A310. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 175; *Sundergutachten der Monopolkommission*, cuadro 11, Estados Unidos - Prueba documental 30; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 364.

[2468] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 177; *Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI)*, julio de 1993, página 91, Estados Unidos - Prueba documental 54; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 366.

[2469] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 176; *1997 Senate Report*, página 67, Estados Unidos - Prueba documental 18; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 365.

[2470] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 177; *Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI)*, julio de 1993, página 91, Estados Unidos - Prueba documental 54; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 366.

[2471] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 192; *1997 Senate Report*, página 68, Estados Unidos - Prueba documental 18; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 370; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2472] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 194; *Sundergutachten der Monopolkommission*, cuadro 11, Estados Unidos - Prueba documental 30; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 369; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2473] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 193; *Airbus, Cuadernos CDTI, Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI)*, julio de 1993, página 91, Estados Unidos - Prueba documental 54; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 371; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

Modelo de aeronave	Cantidad (millones)			
	Francia	**Alemania**	**España**	**Reino Unido**
A330/A340	FF 7.800[2475]	DM 2.930[2476]	Ptas. 29.400[2477]	GBP 447[2478]
A330-200	FF 330[2479]	-	-	-
A340-500/600	FF 2.110[2480]	-	Ptas. 11.348[2481]	-
A380	EUR **[***]**[2482]	EUR **[***]**[2483]	EUR **[***]**[2484]	GBP **[***]**[2485]

[2474] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 194; *respuestas escritas en la Cámara de los Lores para los días 25 de febrero y 19 de marzo de 1997* (pregunta al Sr. Greg Knight), Estados Unidos - Pruebas documentales 97 y 98; *Memorandum submitted by the Department of Trade and Industry*, Estados Unidos - Prueba documental 99; contrato del Reino Unido para el A320, artículo 2.1.1, CE - Prueba documental 94 (ICC); CE, Primera comunicación escrita, párrafo 372; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2475] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 217; *1997 Senate Report*, página 67, Estados Unidos - Prueba documental 18; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 376; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2476] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 215; *Bundesregierung, 12° Informe sobre Subvenciones (1987-1990)*, y todos los subsiguientes informes sobre subvenciones hasta el 16º (1995-1998), Estados Unidos - Pruebas documentales 91H a 91L; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 375; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2477] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 217; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 177; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2478] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 218; *respuestas escritas en la Cámara de los Lores para los días 25 de febrero y 19 de marzo de 1997* (pregunta al Sr. Greg Knight), Estados Unidos - Pruebas documentales 97 y 98; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 378; CE, respuesta a la pregunta 258 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2479] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 234; *1997 Senate Report*, página 67, Estados Unidos - Prueba documental 18; contrato francés para el A330-200, artículo 4.2, Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC); Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2480] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 244; contrato francés para el A340-500/600, artículo 4, Estados Unidos - Prueba documental 35 (ICC) y CE - Prueba documental 91 (ICC); CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2481] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 253; contrato español para el A340-500/600, Segunda Cláusula, Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC) y CE - Prueba documental 87 (ICC); Estados Unidos, respuesta a la pregunta 226 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2482] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 265; contrato francés para el A380, artículo 2, Estados Unidos - Prueba documental 116 (ICC); CE, Primera comunicación escrita, párrafo 339; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2483] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 273; contrato alemán para el A380, Preámbulo, Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC); Estados Unidos - Prueba documental 124; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 339; CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2484] Las Comunidades Europeas afirman que la cuantía real de la "contribución financiera" proporcionada en virtud del contrato español para el A380 fue únicamente EUR **[***]**. CE, respuesta a la pregunta 259 del Grupo Especial. Según las Comunidades Europeas, la cuantía máxima de EUR **[***]** establecida en el contrato español para el A380 se fijó sobre la base de: i) una estimación del costo de desarrollo que era mayor que la estimación real efectuada por Airbus GIE tras la conclusión del contrato; y ii) una participación prevista en los costos de desarrollo de CASA que era mayor de lo que supuestamente se acordó después. No obstante, al hacer esas afirmaciones fácticas, las Comunidades Europeas no se remiten a ninguna

ICC suprimida donde se indica [***]

7.381 Pasamos seguidamente a considerar si las "contribuciones financieras" *supra* otorgan un "beneficio" a Airbus, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

¿Otorgan las medidas impugnadas un "beneficio"?

7.382 Recordamos que el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no define la noción de "beneficio". No obstante, está bien establecido que una "contribución financiera" otorgará un "beneficio" a un receptor cuando ponga a ese receptor en una posición más ventajosa de la que tendría de no existir la "contribución financiera".[2486] En el asunto *Canadá - Aeronaves*, tanto el Grupo Especial como el Órgano de Apelación consideraron que la base para hacer esa comparación era el mercado. En efecto, el Grupo Especial opinó que:

> "sólo se conferirá un 'beneficio', es decir, una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado".[2487]

De manera análoga, el Órgano de Apelación explicó que:

> "el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un 'beneficio', porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una 'contribución financiera' pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado".[2488]

7.383 En lo fundamental, los Estados Unidos aducen que cada una de las "contribuciones financieras" puestas a disposición en virtud de las medidas de AEP/FEM impugnadas otorga un "beneficio" a Airbus, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque cada una de ellas se proporcionó a tipos de interés que son más ventajosos de lo que serían si Airbus hubiera tratado de obtener financiación en los mismos o similares términos y condiciones de un prestamista en el mercado. En otras palabras, los Estados Unidos sostienen que la AEP/FEM otorga un "beneficio" porque los prestamistas en el mercado a los que se pidiera que financiaran proyectos de LCA de Airbus en los mismos términos y condiciones que la AEP/FEM requerirían que Airbus pagase un tipo de interés más alto que el requerido por los gobiernos de los Estados miembros.

7.384 Las Comunidades Europeas han presentado varias líneas de defensa contra las alegaciones de los Estados Unidos. En primer lugar, rechazan la opinión de que el criterio adecuado con el cual debe medirse si la AEP/FEM otorga un "beneficio" debe buscarse en los tipos de interés asociados a la financiación en el mercado en los mismos o similares términos y condiciones que la AEP/FEM. Con respecto a todas las medidas de AEP/FEM de fecha posterior a la entrada en vigor del Acuerdo de 1992, las Comunidades Europeas aducen que la cuestión del "beneficio" debe resolverse determinando si cada contrato de AEP/FEM pertinente conlleva una ayuda gubernamental compatible con el artículo 4 del Acuerdo de 1992. Además, en lo que respecta a todos los casos de AEP/FEM

---

prueba que justifique su posición. Por tanto, nos vemos obligados a rechazar la afirmación fáctica de las Comunidades Europeas y a apoyarnos en la cuantía máxima de financiación efectivamente establecida en el contrato español para el A380.

[2485] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 290; contrato del Reino Unido para el A380, artículo 5, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC); CE - Prueba documental 949 (ICC).

[2486] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112, citado con aprobación en el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 149.

[2487] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158.

[2488] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.

ICC suprimida donde se indica [***]

impugnados por los Estados Unidos, con excepción de la AEP/FEM para el A300 y el A310, las Comunidades Europeas sostienen que nuestro análisis del "beneficio" debe centrarse en la razonabilidad de las previsiones de reembolso utilizadas para establecer las condiciones de reembolso en cada contrato.

7.385 En segundo lugar, y con carácter subsidiario, las Comunidades Europeas sostienen que, aun suponiendo que el mercado sea el punto de referencia adecuado con el que contrastar si la AEP/FEM otorga un "beneficio", los tipos de interés utilizados por los Estados Unidos con ese fin sobrestiman los asociados a una financiación en el mercado comparable a la AEP/FEM. Según las Comunidades Europeas, cuando el costo total de la AEP/FEM se compara con tipos de interés de referencia en el mercado adecuados, las medidas de AEP/FEM impugnadas no otorgan un "beneficio" a Airbus.

Artículo 4 del Acuerdo de 1992

7.386 Con respecto a las medidas de AEP/FEM adoptadas después de la entrada en vigor del Acuerdo de 1992 (17 de julio de 1992), las Comunidades Europeas sostienen que la noción de "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 debe interpretarse a la luz del artículo 4 de dicho Acuerdo. A juicio de las Comunidades Europeas, el Acuerdo de 1992 es un instrumento que contiene normas pertinentes de derecho internacional aplicables entre las partes, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT, y en consecuencia debe tenerse en cuenta en la presente diferencia como contexto pertinente para interpretar la noción de "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2489] Las Comunidades Europeas caracterizan el artículo 4 del Acuerdo de 1992 como una norma que prescribe la medida en que los Estados Unidos y las Comunidades Europeas acordaron que podía proporcionarse legítimamente "apoyo para el desarrollo" a sus fabricantes nacionales de LCA. Sostienen que esa norma "influye especialmente en la interpretación del punto de referencia adecuado para determinar si una contribución financiera ha otorgado un beneficio al receptor".[2490] Con ese fin, las Comunidades Europeas aducen que el cumplimiento de los criterios relativos al "apoyo para el desarrollo" establecidos en el artículo 4 es determinante para resolver si la AEP/FEM proporcionada a Airbus después del 17 de julio de 1992 otorgó un "beneficio", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[2491]

7.387 El artículo 4 del Acuerdo de 1992 dispone lo siguiente:

> "4.1. Los gobiernos podrán proporcionar apoyo para el desarrollo de nuevos programas de grandes aeronaves civiles únicamente cuando se haya establecido, mediante una evaluación crítica del proyecto, basada en estimaciones prudentes, que existe una expectativa razonable de resarcimiento, en el plazo de 17 años a partir de la fecha del primer desembolso de tal apoyo, de todos los costes tal como se definen en el apartado 2 del artículo 6 del Código de Aeronaves, incluido el reembolso de los apoyos estatales en las condiciones que se especifican más adelante.
>
> 4.2. A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el apoyo estatal directo a que se comprometan las Partes para el desarrollo de un nuevo programa de grandes aeronaves civiles o modelo derivado no excederá de:
>
> a) el 25 por ciento del coste total de desarrollo de ese programa calculado en el momento del compromiso o de los costes

[2489] En nuestra resolución preliminar, párrafos 7.70-7.76 *supra*, figura una descripción más detallada de los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto.
[2490] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 399.
[2491] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 394-441.

ICC suprimida donde se indica [***]

reales de desarrollo, si éstos fueren inferiores; los pagos de derechos sobre este tramo se fijarán en el momento del compromiso del apoyo para el desarrollo de manera a reembolsar este apoyo con un tipo de interés que no sea inferior al costo de los empréstitos para el Gobierno dentro de un plazo no superior a 17 años a partir del primer desembolso; más

b) el 8 por ciento del coste total de desarrollo de ese programa calculado en el momento del compromiso o de los costes reales de desarrollo si éstos fueron inferiores; los pagos de derechos sobre este tramo se fijarán en el momento del compromiso del apoyo al desarrollo de manera que se reembolse tal apoyo con un tipo de interés no inferior al costo de los empréstitos del Estado más un 1 por ciento dentro de un plazo no superior a 17 años a partir del primer desembolso.

Estos cálculos se harán sobre la base de la previsión de entregas de aeronaves que figure en la evaluación crítica del proyecto.

4.3. Los pagos de derechos por aeronave se calcularán en el momento del compromiso del apoyo al desarrollo para que se reembolsen con arreglo a la siguiente base:

a) el 20 por ciento de los pagos globales calculados de conformidad con el punto 2 del artículo 4 se efectuará sobre la base de la entrega de un número de aeronaves que corresponda al 40 por ciento de la previsión de entregas;

b) el 70 por ciento de los pagos globales calculados con arreglo al punto 2 del artículo 4 se efectuará sobre la base de la entrega de un número de aeronaves que corresponda al 85 por ciento de la previsión de entregas".[2492]

7.388 Aunque las Comunidades Europeas aducen que el artículo 4 sirve como contexto pertinente para la *interpretación* de la noción de "beneficio", no han explicado exactamente en qué modo informa el *sentido* que debe darse a ese término. Antes bien, gran parte de las comunicaciones de las Comunidades Europeas sobre esta cuestión están dedicadas a demostrar que las medidas de AEP/FEM posteriores a 1992 *cumplen* las condiciones establecidas en el artículo 4 del Acuerdo de 1992.[2493] Habida cuenta de ello, no vemos muy claro en qué modo creen las Comunidades Europeas que el *sentido* de la palabra "beneficio" que figura en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC está informado por el artículo 4 del Acuerdo de 1992.

[2492] Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la Aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles al comercio de grandes aeronaves civiles, *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* de 17 de octubre de 1992, Nº L 301, página 32, petición de resolución preliminar presentada por las Comunidades Europeas, 26 de octubre de 2005, CE - Prueba documental 4 (presentada con la petición de resolución preliminar).

[2493] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 405-441.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.389 Como ya hemos indicado, el artículo 4 establece una serie de parámetros cualitativos y cuantitativos para el apoyo para el desarrollo de nuevos programas de LCA o derivados.[2494] Identifica la línea divisoria entre el "apoyo para el desarrollo" aceptable y prohibido acordada entre los Estados Unidos y las Comunidades Europeas en virtud de aquel Acuerdo. No contiene ninguna definición de "subvención", ni hace referencia alguna a la noción de "beneficio". Por tanto, no vemos en el texto del artículo 4 nada que sugiera que informa el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, no podemos simplemente presuponer, sobre la base de los argumentos presentados por las Comunidades Europeas, que las medidas de "apoyo para el desarrollo" adoptadas en cumplimiento del artículo 4 del Acuerdo de 1992 no tienen las características de "contribuciones financieras" que otorgan un "beneficio", en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. En consecuencia, aun suponiendo que el Acuerdo de 1992 sea un instrumento que consagra normas pertinentes de derecho internacional aplicables entre las partes, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 31 de la CVDT (y una vez más hacemos hincapié en que no nos pronunciamos sobre esa cuestión)[2495], no estamos persuadidos de que el artículo 4 del Acuerdo brinde alguna orientación sobre la manera de interpretar el concepto de "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, desestimamos el argumento de las Comunidades Europeas de que el punto de referencia a aplicar para evaluar si la AEP/FEM otorga un "beneficio" debe en realidad ser el artículo 4 del Acuerdo de 1992.

"Razonabilidad de las previsiones de reembolso"

7.390 Las Comunidades Europeas afirman que el "factor decisivo" para determinar si las medidas de AEP/FEM para el A330-200, el A340-500/600 y el A380 otorgan un beneficio es la razonabilidad de las previsiones de reembolso. Aunque en un primer momento las Comunidades Europeas presentaron ese argumento sólo con respecto a las medidas de AEP/FEM para el A300-200, el A340-500/600 y el A380, posteriormente declararon que podría ser igualmente pertinente por lo que respecta a determinadas medidas de AEP/FEM anteriores a 1995 (concretamente, los contratos para el A320 y el A330/A340) si el Grupo Especial rechazara sus defensas específicas relativas a esas medidas basadas en el ámbito temporal del Acuerdo SMC y la pertinencia del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio.[2496] Como hemos rechazado esas dos defensas, debe entenderse que la siguiente evaluación aborda los argumentos de las Comunidades Europeas en relación con todas esas medidas, a saber, la AEP/FEM para el A320, el A330/A340, el A330-200, el A340-500/600 y el A380.

7.391 Las Comunidades Europeas sostienen que la razonabilidad de las previsiones de reembolso utilizadas para establecer las condiciones de reembolso en cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados es la referencia más pertinente para evaluar la cuestión del beneficio, porque afecta directamente a la medida en que los reembolsos tendrán lugar. Por tanto, si las condiciones de reembolso de la AEP/FEM se basan en una previsión razonable de ventas de LCA, es más probable que se reembolse en su totalidad, y por consiguiente que se alcance el objetivo de rentabilidad. Sólo se otorgará un beneficio cuando la previsión de reembolso no es razonable, es decir, cuando es más optimista de lo razonable, al distribuir el reembolso a lo largo de un número irrazonablemente grande de ventas, demorando así el momento en que se alcanza el objetivo de rentabilidad.[2497] Según las Comunidades Europeas, esta opinión encuentra respaldo en la nota 16 del Acuerdo SMC, la cual, aducen, sugiere que los redactores del Acuerdo SMC eran conscientes del hecho de que la financiación basada en reembolsos en función de las ventas en el sector de las LCA tiene que

[2494] *Véase* el párrafo 7.68 *supra*.
[2495] *Véase* el párrafo 7.100 *supra*.
[2496] CE, respuesta a la pregunta 62 del Grupo Especial.
[2497] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 442-463; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 151-157.

ICC suprimida donde se indica [***]

evaluarse determinando si las previsiones de venta utilizadas para establecer las condiciones de reembolso son razonables. Por tanto, las Comunidades Europeas sostienen que la razonabilidad de las previsiones de reembolso que figuran en los contratos de AEP/FEM debe situarse "en el centro mismo de cualquier evaluación jurídica **[***]** en el marco del Acuerdo SMC".[2498]

7.392 Los Estados Unidos rechazan las afirmaciones de las Comunidades Europeas. A su juicio, el argumento de que la razonabilidad de las previsiones de reembolso es el punto de referencia adecuado para determinar si la AEP/FEM otorga un beneficio no tiene en cuenta que una subvención puede existir con independencia de la razonabilidad de las expectativas de un gobierno sobre el número de ventas necesarias para garantizar el reembolso total de la AEP/FEM. En particular, los Estados Unidos aducen que si la rentabilidad obtenida por el gobierno de la financiación de un proyecto de LCA se fija en, por ejemplo, el tipo de interés para sus propios empréstitos, un receptor de AEP/FEM recibirá una ventaja con independencia de que las condiciones de reembolso se basen en una estimación razonable del número de ventas necesarias para lograr el reembolso total de esa AEP/FEM.[2499] Además, según los Estados Unidos, la nota 16 del Acuerdo SMC no respalda el argumento de las Comunidades Europeas. A su juicio, en todo caso, el hecho mismo de que los redactores del Acuerdo SMC consideraran necesario aclarar que una circunstancia específica que conlleva la utilización de financiación basada en reembolsos en función de las ventas "no constituirá en sí mism{a}" un supuesto perjuicio grave sugiere que dieron por sentado que el suministro de AEP/FEM otorga un beneficio, y en consecuencia constituye una subvención. Los Estados Unidos consideran que de lo contrario no hubiera sido necesario hacer la aclaración.[2500]

7.393 Los Estados Unidos observan asimismo que la nota 16 ya no está en vigor, y que en cualquier caso "trata expresamente no del 'beneficio', sino de una categoría de efectos desfavorables -perjuicio grave-, y aun así sólo 'a los efectos del presente apartado'".[2501] Aducen, por tanto, que cualquier pertinencia de la nota 16 está limitada al contexto específico en el que figura, a saber, la cuestión del "perjuicio grave" en el marco del párrafo 1 d) del artículo 6 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos sostienen que si los redactores de la nota 16 hubieran querido que también fuera pertinente para la cuestión del "beneficio", les habría sido fácil incluir una nota al párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC para indicarlo.[2502] Sin embargo, no lo hicieron, y según los Estados Unidos la manera en que las Comunidades Europeas interpretan la falta de cualquier nota o referencia cruzada representa una "distorsión de las normas usuales de interpretación del derecho internacional".[2503]

7.394 Por último, los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas de que su comunicación de marzo de 2003 al Grupo de Negociación sobre las Normas indica que apoyan la interpretación del artículo 1 respaldada por las Comunidades Europeas. Explican que la comunicación no tenía por objeto identificar la "única" circunstancia en la que la financiación basada en reembolsos en función de las ventas otorgaría un beneficio, sino solamente una circunstancia en la que ese resultado sería "evidente". Observan además que su declaración aludía a "suposiciones y previsiones de ventas", lo cual, explican, abarca "precisamente los factores de los que las Comunidades Europeas hacen caso omiso: la rentabilidad y otras condiciones clave" de la AEP/FEM.[2504]

[2498] CE, respuesta a la pregunta 63 del Grupo Especial.

[2499] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 40; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 57.

[2500] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 62.

[2501] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 38.

[2502] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 38.

[2503] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 59.

[2504] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 61.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.395 Nos parece útil empezar nuestra evaluación de la defensa de las Comunidades Europeas examinando el texto de la nota 16 en el contexto inmediato en el que figura, es decir, a la luz del párrafo 1 d) del artículo 6 del Acuerdo SMC. El texto pertinente dice así:

> "6.1 Se considerará que existe perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 en los siguientes casos:
>
> ...
>
> d) cuando exista condonación directa de deuda, es decir, condonación de una deuda de la que sea acreedor el gobierno, o se hagan donaciones para cubrir el reembolso de deuda.[16]
>
> [16] Los Miembros reconocen que cuando una financiación basada en reembolsos en función de las ventas para un programa de aeronaves civiles no se esté reembolsando plenamente porque el nivel de las ventas reales es inferior al de las ventas previstas, ello no constituirá en sí mismo perjuicio grave a los efectos del presente apartado.

Por tanto, el párrafo 1 d) del artículo 6 identifica una forma de actuación gubernamental que se considera causa un perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5, a saber, la condonación directa de una deuda. Aunque los efectos jurídicos de esta disposición, incluida la nota 16, han expirado, no excluimos que pese a ello pudiera ser útil para entender los distintos tipos de medidas que el Acuerdo SMC tenía por objeto abordar.[2505]

7.396 La nota 16, leída junto con el párrafo 1 d) del artículo 6, indica que los Miembros reconocieron que, en el contexto de la financiación basada en reembolsos en función de las ventas de programas de aeronaves civiles, el mero hecho de que las ventas reales de aeronaves puedan ser inferiores al nivel de las ventas previstas no puede, en sí mismo, entenderse como prueba de condonación directa de una deuda, y en consecuencia no puede considerarse que causa un perjuicio grave a los efectos del párrafo 1 d) del artículo 6. En otras palabras, el hecho de que la financiación basada en reembolsos en función de las ventas para programas de aeronaves civiles no pueda reembolsarse en su totalidad debido a una disminución de las ventas reales de aeronaves en comparación con las previstas no es, por sí mismo, suficiente para caracterizar los pagos de reembolsos en función de las ventas por debajo de los niveles previstos como una forma de condonación directa de deuda que debe considerarse causa un perjuicio grave. En la medida en que el efecto de la nota 16 está expresamente limitado a los fines del párrafo 1 d) del artículo 6 -es decir, determinar si puede considerarse que una condonación directa de deuda causa un perjuicio grave- es evidente que no se pretendía que esa disposición informara el sentido de "beneficio" en el párrafo 1 b) del artículo 1. Así lo confirma la falta de toda referencia cruzada a la nota 16 (o a cualquier otro texto) que matice los términos del párrafo 1 b) del artículo 1. Observamos a ese respecto que en otras partes del Acuerdo SMC, cuando los Miembros consideraron necesario modificar el texto de una obligación en particular para tener en cuenta las aeronaves civiles, lo hicieron insertando las notas pertinentes.[2506]

[2505] Recordamos que ya hemos indicado que el párrafo 7 del anexo IV del Acuerdo SMC (que, al igual que el párrafo 1 d) del artículo 6, ya no está en vigor) ofrece una importante indicación del alcance previsto del artículo 5. *Véase* el párrafo 7.64 *supra*.

[2506] El Acuerdo SMC contiene otras dos notas que aluden a las aeronaves civiles, las notas 15 y 24. La nota 15 dice así: "Dado que se prevé que las aeronaves civiles quedarán sometidas a normas multilaterales específicas, el umbral establecido en este apartado no será de aplicación a dichas aeronaves". La nota 24 dice así: "Habida cuenta de que se prevé que el sector de las aeronaves civiles estará sujeto a normas multilaterales

ICC suprimida donde se indica [***]

7.397 Consideramos que, como máximo, puede interpretarse que el texto de la nota 16 implica que cuando las ventas reales de aeronaves no son inferiores al nivel de las previstas en un instrumento de financiación basado en reembolsos en función de las ventas (es decir, la situación que las Comunidades Europeas sugieren pone de manifiesto la existencia de una "previsión de reembolso razonable") sería inexacto caracterizar ese instrumento en el sentido de que prevé una condonación directa de deuda. Sin embargo, eso no es lo mismo que decir que ningún caso de financiación basada en reembolsos en función de las ventas otorgada sobre la base de una "previsión de reembolso razonable" otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. A nuestro juicio, una previsión de reembolso razonable, en los términos propuestos por las Comunidades Europeas -es decir, un número razonable de ventas en virtud del cual un prestamista en el mercado podría esperar el reembolso de la totalidad del principal prestado, más los intereses[2507]- no puede ser por sí misma determinante de si un instrumento de financiación basada en reembolsos en función de las ventas (en este caso la AEP/FEM[2508]) otorga un beneficio a los efectos del Acuerdo SMC. Aunque podemos aceptar que una previsión de reembolso *irrazonable* puede indicar que un préstamo otorga un beneficio[2509], no creemos que cuando la AEP/FEM se basa en una previsión de reembolso razonable suceda necesariamente lo contrario. Esto es así porque el número de ventas sobre las que se espera el reembolso completo dice poco, o nada, sobre la idoneidad de la rentabilidad que obtendrá el prestamista.

7.398 A nuestro entender, puede considerarse que la rentabilidad prevista en un contrato de AEP/FEM es el "precio" que las partes en el contrato acordaron pagar/recibir por los derechos y obligaciones particulares en él establecidos, incluidos los definidos por el calendario de reembolso. Por tanto, la rentabilidad obtenida en cada contrato de AEP/FEM representa no sólo los beneficios financieros previstos para el prestamista (los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas), sino también el costo financiero aparente para Airbus. Teniendo en cuenta que hoy en día está bien establecido que la cuestión del beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC debe resolverse comparando la situación del receptor de una contribución financiera con y sin esa contribución[2510], creemos que tiene sentido centrar la evaluación de si la AEP/FEM otorga un beneficio en la cuestión de si la rentabilidad de las medidas impugnadas es inferior a la que un prestamista en el mercado requeriría para financiar en los mismos o similares términos y condiciones, teniendo en cuenta un calendario de reembolso comparable. De este modo, por ejemplo, si un contrato de AEP/FEM de un Gobierno previera una rentabilidad cero sobre la base de una previsión de reembolso razonable, evidentemente otorgaría un beneficio si, a falta del préstamo a interés cero, Airbus sólo pudiera obtener la misma o similar financiación de un prestamista en el mercado a un tipo de interés del 3 por ciento.

7.399 Las Comunidades Europeas, no obstante, sostienen que en el contexto de la AEP/FEM la cuestión del beneficio no debe determinarse mediante una estricta comparación de la rentabilidad de la AEP/FEM con la rentabilidad que ofrecen instrumentos de financiación en el mercado comparables. A nuestro entender, conforme a esa argumentación, las Comunidades Europeas

---

específicas, las disposiciones de este apartado no se aplican a ese producto." Junto con la nota 16, son las únicas partes del Acuerdo SMC donde se hace referencia expresa a las aeronaves civiles.

[2507] CE, respuesta a la pregunta 73 del Grupo Especial.

[2508] Observamos que ninguna de las partes ha diferenciado las medidas de AEP/FEM impugnadas de la "financiación basada en reembolsos en función de las ventas" a que alude la nota 16. Sin embargo, estrictamente hablando, no todos los contratos de AEP/FEM objeto de esta diferencia prevén el pago de "reembolsos en función de las ventas" en el sentido que hemos descrito en el párrafo 7.374 *supra* y analizado con más detalle en los párrafos 7.410 y siguientes *infra*.

[2509] Por ejemplo, cuando se espera obtener un reembolso completo basado en un número de ventas de LCA tan grande que no es realista, de manera que ningún prestamista en el mercado estaría dispuesto a conceder un préstamo en las mismas o similares condiciones de reembolso.

[2510] *Véanse* los párrafos 7.310-7.312 y 7.382.

ICC suprimida donde se indica [***]

consideran que recurrir a esos efectos a un "mercado 'perfecto'"[2511] como punto de referencia sería inadecuado, debido a la gran intervención gubernamental y reglamentación internacional que alegan afecta a la rama de producción de LCA. Las Comunidades Europeas buscan respaldo a su posición en ciertas observaciones formuladas por el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, que según las Comunidades Europeas justifican la afirmación de que las transacciones "equitativas" de mercado pueden no ser siempre el punto de referencia más adecuado para establecer la existencia de subvenciones en el marco del Acuerdo SMC, especialmente cuando el mercado para esas transacciones ha sido distorsionado por la intervención gubernamental.[2512] Según las Comunidades Europeas, la rama de producción de LCA es un sector de la economía para el que las observaciones del Órgano de Apelación son especialmente pertinentes.

7.400 Los argumentos de las Comunidades Europeas sobre esta cuestión no nos convencen. Aun suponiendo que las observaciones concretas del Órgano de Apelación invocadas por las Comunidades Europeas fueran directamente aplicables a las actuales circunstancias fácticas[2513], las Comunidades Europeas no han presentado pruebas ni explicaciones sobre la manera en que la supuesta intervención gubernamental en la rama de producción de LCA distorsiona el comportamiento de los prestamistas en el mercado de manera que hace que la rentabilidad que requerirían para financiaciones comparables a la AEP/FEM resulte un punto de referencia inadecuado en el que basar un análisis del beneficio. Aunque reconocemos que la rama de producción de LCA tiene características especiales que la diferencian de muchos otros sectores industriales[2514], a falta de argumentos claros y de pruebas de actuación gubernamental causante de distorsiones de los mercados de préstamos no gubernamentales, no podemos aceptar la afirmación de las Comunidades Europeas de que la "razonabilidad de las previsiones de reembolso" utilizada para interpretar los contratos de AEP/FEM es el "factor decisivo"[2515] para determinar si un contrato de AEP/FEM otorga un beneficio y constituye una subvención con arreglo al Acuerdo SMC. En consecuencia, desestimamos la afirmación de las Comunidades Europeas.

7.401 Habiendo examinado y considerado cuidadosamente los argumentos y pruebas presentados por las partes, creemos apropiado resolver la cuestión de si la AEP/FEM otorga un beneficio examinando si el costo para Airbus de los contratos de AEP/FEM impugnados es inferior al costo en que Airbus incurriría si tuviera que buscar en el mercado financiación en los mismos o similares términos y condiciones que la AEP/FEM. En consecuencia, comenzamos nuestro análisis del beneficio examinado si las tasas de rentabilidad obtenidas por los gobiernos de los Estados miembros

[2511] CE, respuesta a la pregunta 73 del Grupo Especial.

[2512] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 445, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafos 123 y 124.

[2513] Las observaciones especiales en cuestión fueron formuladas por el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE* en el contexto de un caso en el que, como ya hemos explicado, la "cuestión jurídica básica" que el Grupo Especial tenía ante sí era si el beneficio resultante de una contribución financiera no recurrente anterior proporcionada a una empresa de propiedad estatal seguía existiendo tras su privatización en condiciones de plena competencia y al valor justo de mercado, habiendo el gobierno transferido toda o sustancialmente toda su propiedad y su participación de control. Informe del Órgano de Apelación, párrafo 117. Dada esta "serie, sumamente concreta, de hechos y circunstancias", no nos parece evidente que la orientación del Órgano de Apelación en la que se apoyan las Comunidades Europeas sea directamente pertinente por lo que respecta a la cuestión que debemos abordar en el marco de la presente serie de argumentos (es decir, si la rentabilidad de una financiación en el mercado comparable es un punto de referencia adecuado para determinar si la AEP/FEM otorga un beneficio), como sostienen las Comunidades Europeas.

[2514] *Véanse* los párrafos 7.367 y 7.368 y los párrafos 7.1883-7.1893.

[2515] CE, respuestas a las preguntas 62 y 63 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

de las Comunidades Europeas pertinentes al proporcionar AEP/FEM son inferiores a las que un prestamista basado en el mercado pediría para una financiación en los mismos o similares términos y condiciones que cada suministro de AEP/FEM. En ello centraremos seguidamente nuestra atención.

La cuestión de si las tasas de rentabilidad de las medidas AEP/FEM son inferiores a las tasas de rentabilidad de una financiación basada en el mercado comparable

7.402 Las partes han presentado amplios argumentos, así como muchas pruebas detalladas, incluidos informes y estudios de expertos, sobre si las tasas de rentabilidad obtenidas por los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas por el suministro de AEP/FEM son inferiores a las que requeriría un prestamista en el mercado para una financiación en los mismos o similares términos y condiciones que la AEP/FEM. Al hacerlo, han expuesto dos perspectivas y conclusiones muy distintas.

Tasas de rentabilidad de la AEP/FEM

7.403 En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos identificaron lo que consideran constituye las tasas de rentabilidad "real"[2516] que cada gobierno de un Estado miembro de las Comunidades Europeas esperaba obtener de cada suministro de AEP/FEM en el caso de que ésta se reembolsara en su totalidad. Los Estados Unidos explican que en varios casos dedujeron esas tasas de información que figuraba en los propios contratos de AEP/FEM. Sin embargo, cuando no tuvieron acceso a los contratos de AEP/FEM pertinentes estimaron las tasas de rentabilidad sobre la base de información obtenida durante el proceso del Anexo V, o de información públicamente disponible.[2517] Tal como lo entendemos, los Estados Unidos no integraron en sus cálculos posibles pagos de reembolsos en función de las ventas previstos en alguno de los contratos. Las tasas de rentabilidad propuestas por los Estados Unidos es la siguiente[2518]:

[2516] Los Estados Unidos aducen que "su determinación del beneficio otorgado por la Ayuda para emprender proyectos se basa en una comparación entre una referencia de mercado y los tipos de interés reales establecidos en los contratos de Ayuda para emprender proyectos". Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 121. (sin subrayar en el original)

[2517] Los Estados Unidos recuerdan que durante el proceso del Anexo V las Comunidades Europeas se negaron a proporcionar información alguna, incluidas copias de los contratos de AEP/FEM, con respecto a los proyectos para las LCA A300, A310, A320 y A330/A340 impugnados. Aducen que la inferencia lógica que cabe hacerse del hecho de que no se proporcionara información, a la luz de lo dispuesto en el párrafo 7 del Anexo V del Acuerdo SMC, es que los contratos faltantes demostrarían que cada otorgamiento de AEP/FEM es una subvención. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 167-168. Observamos que las Comunidades Europeas presentaron posteriormente copias de lo que a su juicio eran todos los contratos y estudios de viabilidad comercial pertinentes como Pruebas documentales adjuntas a su Primera comunicación escrita y en respuesta a las preguntas 78, 246, 248, 249, 252 y 262 del Grupo Especial.

[2518] Informe Ellis, cuadro 4, página 25. Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 2 - Tasas de rentabilidad de la AEP/FEM propuestas por los Estados Unidos

Modelo de aeronave	Francia	Alemania	España	Reino Unido
A300	0%	0%	0%	-
A310	0%	0%	0%	-
A320	0% o inferior a la del mercado	0% o inferior a la del mercado	0%	**[***]**
A330/A340	[[ICSS]]	0%	0%	**[***]**
A330-200	[[ICSS]]	-	-	-
A340-500/600	**[***]**	-	**[***]**	-
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

7.404 Las Comunidades Europeas rechazan las tasas de rentabilidad establecidas por los Estados Unidos, aduciendo que éstos subestiman la rentabilidad real prevista por los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas. En opinión de las Comunidades Europeas, las tasas de rentabilidad que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas preveían obtener de cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas deben determinarse teniendo en cuenta las condiciones de reembolso establecidas en el contrato, incluidos cualesquiera pagos anticipados de reembolsos en función de las ventas pagaderos a lo largo del ciclo de vida de la aeronave financiada, y, si procede, los efectos de la tributación.[2519] Las Comunidades Europeas describen esto como la "tasa de rentabilidad implícita" de cada uno de los contratos de AEP/FEM -es decir, la tasa de rentabilidad porcentual que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas preveían obtener de los flujos de caja para AEP/FEM previstos en las fechas en que se concluyeron los contratos de AEP/FEM-.[2520] Las Comunidades Europeas calcularon una "tasa de rentabilidad implícita" para cada uno de los contratos de AEP/FEM para el A320, el A330/A340, el A330-200, el A340-500/600 y el A380.[2521]

Tasas de rentabilidad implícita *antes* de impuestos

7.405 Las Comunidades Europeas explican que el primer paso para calcular la "tasa de rentabilidad implícita" de las medidas de AEP/FEM es la determinación de la tasa de rentabilidad interna de cada contrato ("TRI").[2522] Las Comunidades Europeas calcularon una TRI para cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados (con excepción de los contratos para el A300 y el A310) identificando el tipo de interés que fija en cero el valor actual neto ("VAN") de los ingresos por AEP/FEM reales o previstos[2523] (es decir, entradas de AEP/FEM) y los pagos previstos (incluidos cualesquiera pagos de

[2519] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 537-541; CE, respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial.

[2520] CE, respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial.

[2521] Informe de ITR LLC, páginas 4 y 5, CE - Pruebas documentales 13 (ICC) y 13 (ICSS); y cuadro presentado en CE - Prueba documental 597 (ICSS). Las Comunidades Europeas no han presentado ningún cálculo de las tasas de rentabilidad asociadas a las medidas de AEP/FEM para el A300 y el A310 impugnadas.

[2522] CE, respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial.

[2523] Al parecer, las Comunidades Europeas se han apoyado en lo que afirman fueron los ingresos reales por AEP/FEM con respecto al contrato del Reino Unido para el A320 (**[***]**), el contrato del Reino Unido para el A330/A340 (**[***]**) y el contrato español para el A380 (**[***]**). Compárese CE - Prueba documental 597 (ICSS) con CE - Pruebas documentales 94 (ICC) y 86 (ICC) y Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC). En el caso de los dos contratos del Reino Unido, **[***]**, parece que las Comunidades Europeas tuvieron en

ICC suprimida donde se indica [***]

sumas globales y reembolsos en función de las ventas) (es decir, salidas de AEP/FEM) sobre la base de las previsiones de entregas de aeronaves que formaban parte de los estudios de viabilidad comercial de Airbus.

7.406 En particular, con respecto a los contratos de AEP/FEM en los que no se preveía el pago de reembolsos en función de las ventas[2524], las Comunidades Europeas identificaron la TRI como el tipo de descuento que fijaba en cero el VAN de todos los desembolsos programados a lo largo del tiempo y todos los reembolsos, teniendo en cuenta el número y la distribución temporal de las entregas previstas en los estudios de viabilidad comercial de Airbus pertinentes. La misma metodología se aplicó en lo fundamental a las medidas que contenían disposiciones sobre reembolsos en función de las ventas[2525], con la única diferencia de que se tuvo en cuenta el valor de los pagos de esos reembolsos previstos a la luz del número, la distribución temporal y (para algunos contratos) los precios proyectados de las entregas[2526] que formaban parte de los estudios de viabilidad comercial de Airbus. Por ejemplo, las Comunidades Europeas explican que el contrato del Reino Unido para el A330/A340 requiere el pago de la totalidad de las contribuciones de AEP/FEM **[***]**.[2527] No obstante, según las Comunidades Europeas, los estudios de viabilidad comercial de Airbus para esta aeronave prevén un número menor que éste de entregas a lo largo de todo su ciclo de vida.[2528] Habida cuenta de ello, las Comunidades Europeas calcularon la TRI del contrato del Reino Unido para el A330/A340 sobre la base de los reembolsos totales (incluidos los reembolsos en función de las ventas) previstos sobre el número y la distribución temporal de las entregas de aeronaves proyectadas en los estudios de viabilidad comercial de Airbus.[2529] Basándose en ello, determinaron las siguientes TRI[2530]:

---

cuenta las ligeras variaciones ajustando los calendarios de reembolso aplicados en sus análisis. Sin embargo, en el caso del contrato español para el A380 consideramos que la diferencia es significativa, y recordamos que las Comunidades Europeas no han justificado su afirmación de que la cantidad inicialmente proporcionada en virtud del contrato pertinente **[***]** de hecho no se transfirió a Airbus. *Véase* la nota 2484.

[2524] Los contratos de AEP/FEM que *no* contienen ninguna disposición sobre reembolsos en función de las ventas son **[***]**.

[2525] Los contratos de AEP/FEM que requieren pagos de reembolsos en función de las ventas son el **[***]**. Aunque en el **[***]** se prevén pagos de reembolsos en función de las ventas, la TRI determinada por las Comunidades Europeas para esos contratos no tuvo en cuenta esos pagos porque vencían en **[***]**.

[2526] En los contratos franceses para el A330/A340, A330-200, A340-500/600 y A380 el valor **[***]** se calcula sobre la base de **[***]**. Las Comunidades Europeas explican que utilizaron **[***]**. CE, respuesta a la pregunta 247 del Grupo Especial.

[2527] Contrato del Reino Unido para el A330/A340, artículos 2.4.1-2.4.5.

[2528] Las Comunidades Europeas clasificaron como ICSS el número exacto. *Véanse* CE - Pruebas documentales 775 (ICSS) y 944 (ICSS).

[2529] CE, respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial.

[2530] Informe de ITR LLC, páginas 4 y 5, CE - Prueba documental 13 (ICC); y cuadro presentado en CE - Prueba documental 597 (ICSS). Recordamos que las Comunidades Europeas no realizaron ese cálculo con respecto a las medidas de AEP/FEM para el A300 y el A310.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 3 - Tasas de rentabilidad implícitas de la AEP/FEM *antes* de impuestos propuestas por las Comunidades Europeas

Modelo de aeronave	Supuesta tasa de rentabilidad de la AEP/FEM *antes* de impuestos (Comunidades Europeas)			
	Francia	Alemania	España	Reino Unido
A320	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330/A340	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330-200	**[***]**	-	-	-
A340-500/600	**[***]**	-	**[***]**	-
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

7.407 Aunque los Estados Unidos rechazan la opinión de las Comunidades Europeas de que la rentabilidad prevista por los Estados miembros de cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas tiene que determinarse teniendo en cuenta la TRI de cada contrato de AEP/FEM[2531], entendemos que los Estados Unidos no rechazan la metodología general sobre el VAN de los flujos de caja aplicada por las Comunidades Europeas para determinar estas TRI. Parece, además, que los Estados Unidos, cuando tuvieron acceso a información sobre desembolsos y reembolsos de AEP/FEM, utilizaron una metodología similar para determinar los valores de los tipos de interés que, sostienen, los Estados miembros de las Comunidades Europeas cobraron por la AEP/FEM.[2532] Observamos, además, que los propios Estados Unidos han identificado las mismas tasas de rentabilidad que las Comunidades Europeas para los contratos españoles para el A320, el A330/A340 y el A380. No obstante, los Estados Unidos rechazan al menos dos aspectos concretos del cálculo de las Comunidades Europeas. El primero es su recurso a las entregas de aeronaves proyectadas, en contraste con las entregas reales, para establecer la cuantía y la distribución temporal de los reembolsos de AEP/FEM; y el segundo es la consideración por las Comunidades Europeas de los pagos de reembolsos en función de las ventas.[2533]

[2531] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 120-130; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 249 del Grupo Especial.

[2532] El informe Ellis explica que el tipo de interés identificado para el contrato del Reino Unido para el A320 se calculó sobre la base de "desembolsos y reembolsos hasta el final de 1999"; el contrato del Reino Unido para el A330/A340 sobre la base de "datos disponibles sobre desembolsos, reembolsos y entregas"; y el contrato del Reino Unido para el A380 sobre la base del "calendario de entrega inicialmente estimado divulgado en conjunción con los Acuerdos de Ayuda para emprender proyectos y los tipos de interés definidos" en el contrato. Informe Ellis, página 26, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).

[2533] Los Estados Unidos también afirman que las Comunidades Europeas no han sustanciado adecuadamente sus cálculos, porque: i) no divulgaron los cálculos en que se basaban sus tipos alternativos ni los datos correspondientes; ii) omitieron partes de los calendarios de entrega utilizados en sus cálculos; y iii) se negaron a facilitar los estudios de viabilidad comercial correspondientes. Según los Estados Unidos, esa información habría sido fundamental para que ellos y el Grupo Especial pudieran examinar de manera crítica los cálculos. Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 56 y 57; Estados Unidos, observaciones sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 249 del Grupo Especial. Recordamos que las Comunidades Europeas facilitaron copias de lo que a su juicio eran todos los contratos y estudios de viabilidad comercial pertinentes como Pruebas documentales adjuntas a su Primera comunicación escrita y en respuesta a las preguntas 78, 246, 248, 249, 252 y 262 del Grupo Especial. Aunque consideramos que la información presentada por las Comunidades Europeas para respaldar sus cálculos de la TRI debería haberse presentado en su totalidad con la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, cuando éstas revelaron por primera vez su análisis de la rentabilidad de la AEP/FEM, y aunque la información que las

ICC suprimida donde se indica [***]

7.408 En la medida en que las TRI determinadas por las Comunidades Europeas se basan en el número, la distribución temporal y (para algunos contratos) los precios previstos de entregas que formaban parte de los estudios de viabilidad comercial de Airbus, dichas TRI dependen totalmente de la credibilidad de esos estudios, y en consecuencia conllevan un elemento de especulación inherente. Por tanto, como aparentemente destacan los Estados Unidos[2534], las TRI calculadas por las Comunidades Europeas no resultan de una obligación jurídica absoluta de Airbus de realizar reembolsos a lo largo de un período de tiempo establecido a un tipo de interés dado. Antes bien, se basan en una obligación de reembolso que está supeditada al cumplimiento efectivo de los planes comerciales de Airbus.

7.409 En lo tocante a la consideración por las Comunidades Europeas de los pagos de reembolsos en función de las ventas[2535], los Estados Unidos aducen que los reembolsos previstos en el marco de los contratos de AEP/FEM son **[*****] -**entre **[*****]-**, y sólo son pagaderos cuando ha tenido lugar un gran número de entregas. Debido a lo que según los Estados Unidos constituye "la misma incertidumbre sustancial propia de cualesquiera reembolsos en función de las ventas pagaderos en un futuro tan lejano y totalmente dependientes de que Airbus consiga vender aviones por encima de los umbrales especificados basados en reembolsos en función de las ventas"[2536], los Estados Unidos sostienen que las expectativas de pagos de reembolsos sólo debieron representar, como máximo, un papel marginal en las decisiones de financiación de los gobiernos prestamistas.[2537] Así pues, los Estados Unidos no aducen que las expectativas de pagos de reembolsos en función de las ventas son irrelevantes, sino simplemente que sólo deben representar un papel marginal para determinar la rentabilidad que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas previeron cuando concluyeron los contratos de AEP/FEM. Además, a juicio de los Estados Unidos, es probable que un inversor en el mercado no tendría en cuenta la perspectiva de esos posibles pagos de reembolsos en función de las ventas y en lugar de ello trataría de recuperar su inversión y obtener una rentabilidad comercial en un período de tiempo mucho más corto.[2538]

7.410 Los pagos de derechos se integraron en los cálculos de la TRI efectuados por las Comunidades Europeas para los contratos **[*****]**, los contratos **[*****]**, y el contrato **[*****]**. Entendemos que los reembolsos en función de las ventas previstos en esos contratos representan una participación en los ingresos generados por las ventas de las LCA financiadas, *después* del reembolso de la cuantía total de AEP/FEM. A nuestro juicio, el hecho de que esos pagos estuvieran expresamente previstos en esos contratos indica que hasta cierto punto los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas previeron que podían aumentar la tasa de rentabilidad que de otro modo obtendrían por sus inversiones de AEP/FEM. No obstante, en qué medida exactamente preveían los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas que su rentabilidad aumentaría depende del número y la distribución temporal de las entregas de aeronaves que según sus previsiones darían lugar a los pagos especificados de reembolsos en función de las ventas.

Comunidades Europeas han facilitado a lo largo de todo este procedimiento no ha sido tan completa como habríamos deseado, en términos generales ha sido suficiente para permitirnos verificar y evaluar las afirmaciones de las Comunidades Europeas respecto de las TRI adecuadas. Véanse los párrafos 7.408-7.424.

[2534] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial.

[2535] En el sentido que hemos descrito en el párrafo 7.374.

[2536] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 122. Véase también Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 249 del Grupo Especial ("**[***]** sólo representa un papel marginal en la rentabilidad total que el Gobierno podría haber previsto").

[2537] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 121-123; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 249 del Grupo Especial.

[2538] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.411 Las Comunidades Europeas aducen que la respuesta a esa pregunta radica en la proyección del número de entregas de aeronaves que el estudio de viabilidad comercial de Airbus predice se lograría a lo largo del ciclo de vida de un proyecto de LCA específico.[2539] Esto es así porque, según las Comunidades Europeas, las predicciones que formaron parte del estudio de viabilidad comercial de Airbus informaron las expectativas de reembolso de las partes con respecto a cada una de las medidas de AEP/FEM pertinentes, afirmación que a juicio de las Comunidades Europeas puede demostrarse comparando la TRI calculada para los contratos del Reino Unido para el A320 y el A330/A340 sobre la base de las proyecciones de entregas de Airbus (que a nuestro entender no incluyen los pagos de reembolsos en función de las ventas) con la rentabilidad efectivamente especificada en esos contratos. Las Comunidades Europeas explican que en los dos contratos del Reino Unido para el A320 y el A330/A340 se prevé expresamente una rentabilidad para el Gobierno del Reino Unido, tras el reembolso de la totalidad de sus contribuciones de AEP/FEM, de **[*******]**. Las Comunidades Europeas aducen que cuando los gravámenes por aeronave especificados en esos contratos se tienen en cuenta a la luz de las proyecciones de entrega que figuran en los estudios de viabilidad comercial de Airbus pertinentes, las TRI resultantes son prácticamente idénticas.[2540]

7.412 En nuestra opinión, aunque la afirmación fáctica de las Comunidades Europeas fuera correcta[2541], la medida en que las condiciones de reembolso de los contratos de AEP/FEM se establecieron por referencia a las proyecciones de entrega de los estudios de viabilidad comercial de Airbus no es el único factor que debe tenerse en cuenta para determinar si los pagos de reembolsos en función de las ventas deben formar parte de la tasa de rentabilidad real prevista por los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas. Otro factor importante que debe tenerse en cuenta es la credibilidad del estudio de viabilidad comercial de Airbus. Dada la naturaleza gradual, basada en gravámenes y dependiente del éxito, de los reembolsos de AEP/FEM, Airbus tiene un incentivo económico para prolongar la vida de cada proyecto de aeronave lo más posible. Cuanto mayor sea el número de ventas sobre el cual deben efectuarse los reembolsos del principal y los reembolsos en función de las ventas, menos probable es que Airbus tenga que hacer esos pagos si las estimaciones del estudio de viabilidad resultan ser optimistas. Por tanto, los pagos de reembolsos en función de las ventas, aunque ostensiblemente están prescritos por las condiciones de los acuerdos de AEP/FEM, pueden no tener lugar nunca si se supeditan a un número de ventas de aeronaves que, por mucho que se haya identificado en el estudio de viabilidad en que se basaron las expectativas de las partes al concluir los contratos de AEP/FEM, en realidad nunca podrá alcanzarse.[2542]

[2539] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 537-541; CE, respuesta a las preguntas 68 y 69 del Grupo Especial.

[2540] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 549; CE, respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial, en la que afirman que las TRI serían **[***]** y **[***]**, respectivamente.

[2541] Observamos que, con independencia de si los Estados miembros de las CE realmente se apoyaron en los estudios de viabilidad comercial de Airbus al establecer sus propias expectativas de reembolso, no nos parece del todo claro que el calendario de entregas proyectadas utilizado por las Comunidades Europeas en sus cálculos, CE - Prueba documental 597 (ICSS), estuviera en consonancia con la información sobre las entregas proyectadas que formaba parte de los estudios de viabilidad comercial de Airbus presentados para el A330-200 y el A330/A340. El estudio para el A330/A340 identificaba el mismo número total de entregas proyectadas a lo largo de los mismos años que figuraba en CE - Prueba documental 597 (ICSS), pero difería por lo que respecta al número de entregas previstas en años específicos. El estudio para el A330-200 identificaba un número total de entregas proyectadas ligeramente menor, y no contenía una proyección de entrega para años específicos. Compárese CE - Prueba documental 597 (ICSS) con CE - Pruebas documentales 775 (ICSS), 776 (ICSS), 944 (ICSS) y 956 (ICSS). Pese a ello, a efectos del presente análisis, damos por sentado que los calendarios de entregas proyectadas utilizados por las Comunidades Europeas son aproximadamente exactos y en consecuencia razonablemente fiables.

[2542] Además, en el caso de algunos contratos, el pago de reembolsos en función de las ventas está limitado en el tiempo, es decir, que un simple retraso en el cumplimiento de los objetivos de ventas del plan

ICC suprimida donde se indica [***]

7.413 Las Comunidades Europeas aducen que el estudio de viabilidad comercial de Airbus es el producto de "un análisis interno exhaustivo de las perspectivas técnicas y comerciales del programa" y "se basa en un gran número de supuestos y metodologías prudentes".[2543] Además, como Airbus ha tenido que encontrar sus propias fuentes de financiación para la mayoría (67 por ciento) de los costos de desarrollo de LCA desde la entrada en vigor del Acuerdo de 1992, las Comunidades Europeas sostienen que las proyecciones de sus estudios de viabilidad comercial han sido, por definición, "realistas y mesuradas".[2544] Tanto es así que "a menudo se han cumplido, e incluso superado".[2545] Pese a ello, las Comunidades Europeas no sugieren que las proyecciones de entrega de los estudios de viabilidad comercial de Airbus son infalibles. Es más, reconocen que las proyecciones son, por su propia naturaleza, "juicios fundamentados sobre la manera en que eventos que aún no han tenido lugar ocurrirán en el futuro", y en consecuencia no siempre son fiables.[2546]

7.414 A nuestro entender, cuanto más alejados en el tiempo se prevea que tengan lugar los eventos que son objeto de una proyección, más probable será que uno o más eventos intermedios impidan que se produzcan. En el contexto específico de la rama de producción de LCA, en el cual, como observan las Comunidades Europeas, el entorno comercial está configurado por factores "cuya misma previsibilidad es por definición imposible"[2547], el elemento de incertidumbre que es característico de las predicciones de entregas de aeronaves que a veces proyectan los eventos a lo largo de varios decenios[2548] no puede pasarse por alto. Observamos a ese respecto que, al igual que las TRI determinadas para contratos que no preveían el pago de reembolsos en función de las ventas, las TRI establecidas sobre la base de pagos de reembolsos en función de las ventas son inherentemente especulativas y dependen del acierto en el número, la distribución temporal y (para algunos contratos) los precios previstos de entregas proyectadas en el estudio de viabilidad comercial de Airbus pertinente. Así pues, aunque reconocemos que la inclusión de disposiciones sobre pagos de reembolsos en función de las ventas en los contratos de AEP/FEM es en sí misma una prueba de que hay unas ciertas expectativas de que se pagarán esos reembolsos, pese a ello estimamos que las TRI establecidas por las Comunidades Europeas, teniendo en cuenta los pagos de dichos reembolsos, sólo podrían representar, como máximo, el límite exterior de lo que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas podrían haber esperado obtener en la fecha de conclusión de los contratos.

7.415 Dicho esto, e independientemente de ciertas deficiencias en las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas para respaldar sus alegaciones[2549], consideramos que, a efectos del presente análisis, todas las TRI establecidas por las Comunidades Europeas, menos dos, pueden servir como sustitutivos razonables de las tasas de rentabilidad *máximas* que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas podrían haber razonablemente previsto al concluir los acuerdos de AEP/FEM. Las dos TRI calculadas por las Comunidades Europeas que no podemos

---

comercial podría tener como consecuencia que Airbus no tuviera que efectuar ningún pago de reembolsos en función de las ventas. Por ejemplo, la obligación de Airbus de pagar esos reembolsos en virtud de los contratos francés y alemán para el A380 está limitada en el tiempo a **[***]**. Contrato alemán para el A380, artículo 10.1, Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC); contrato francés para el A380, artículo 7.3, Estados Unidos - Prueba documental 75 (ICC).

[2543] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 466.

[2544] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 465 y 467.

[2545] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 467. Por ejemplo, al 31 de diciembre de 2006 Airbus había vendido aproximadamente 3.000 aeronaves A320, muchas más de las proyectadas en el estudio de viabilidad inicial. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 331.

[2546] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 467.

[2547] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 30.

[2548] Por ejemplo, la proyección de entregas utilizada en el estudio de viabilidad comercial para el A380 proyectaba eventos a lo largo de varios decenios. CE - Prueba documental 362 (ICSS).

[2549] Véanse las notas 2533 y 2541 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

aceptar son las que determinaron con respecto al contrato español para el A340-500/600 y el contrato francés para el A330/A340. Antes de exponer nuestras razones para rechazar esas TRI, abordamos en primer lugar una crítica adicional formulada por los Estados Unidos respecto del cálculo de la TRI del contrato francés para el A340-500/600 realizado por las Comunidades Europeas.

7.416 En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas explicaron que a cambio de la AEP/FEM del Gobierno francés para el A340-500/600, Airbus estaba obligada a pagar "un derecho por la FEM (incluidos intereses) invertida en la variante **[*****]**.[2550] Los cálculos de la TRI en los que las Comunidades Europeas se basaron para esta medida de AEP/FEM identificaban **[*****]** en la columna de salidas de efectivo de sus cálculos, **[*****]**.[2551] En otras palabras, las Comunidades Europeas tuvieron **[*****]** en cuenta al identificar la TRI para el contrato francés de AEP/FEM para el A340-500/600 - **[*****]**. Los Estados Unidos aducen que la inclusión por las Comunidades Europeas de la corriente de reembolso de **[*****]** en su cálculo de la TRI para el A340-500/600 en lugar del A330/A340 es errónea.[2552] No estamos de acuerdo.

7.417 En el artículo 6.2 del contrato francés para el A330/A340 está previsto que los ingresos de la venta de derivados del A330/A340 **[*****]** AEP/FEM francesa para esta aeronave. Esta disposición prescribe que por cada **[*****]** Airbus debe efectuar un reembolso equivalente a **[*****]**.[2553] En el artículo 6.4 del contrato francés para el A340-500/600 se recuerda esta obligación[2554] y se identifica el **[*****]**.[2555] Por tanto, de la lectura conjunta de las disposiciones de los contratos franceses de AEP/FEM para el A340-500/600 y para el A330/A340 cabe inferir que **[*****]** estaba previsto en el contrato francés para el A340-500/600 - **[*****]**. Aunque la corriente de reembolso de **[*****]** estaba formalmente destinada a **[*****]**, no se sabía exactamente a cuánto ascendería ese reembolso, de haberlo, en el momento en que se concluyó el contrato francés de AEP/FEM para el A330/A340. Como ya se ha señalado, el artículo 6.2 del contrato francés para el A330/A340 establece **[*****]**. Así pues, el contrato francés para el A330/A340 no especifica exactamente cuánto sería **[*****]**, lo que hace que ese reembolso fuera totalmente especulativo en el momento en que se concluyó el contrato. De esto se deduce que el Gobierno de Francia no podía haber tenido una expectativa clara de cuánto contribuirían las aeronaves derivadas al rendimiento que obtendría del contrato para el A330/A340 cuando se concluyó. De hecho, en el análisis de flujo de caja del A330/A340 no figura ninguna consideración de la cuantía de ninguna contribución prevista al reembolso del contrato para el A330/A340 de las ventas del derivado del A340-500/600.[2556]

7.418 En nuestra opinión, no sería correcto incluir las cuantías de reembolso que no se previeron hasta 1998 (cuando se concluyó el contrato francés para el A340-500/600) en el cálculo de la TRI prevista por el Gobierno francés respecto del contrato para el A330/A340 *en el momento en que se contrajo en 1993*. Por consiguiente, no estamos convencidos del argumento de los Estados Unidos de que la corriente de reembolso de **[*****]** prevista en el contrato para el A340-500/600 deba formar parte del cálculo del rendimiento asociado al contrato francés para el A330/A340. Aunque podemos comprender los méritos de esta postura a los efectos de determinar la TRI asociada al contrato francés para el A330/A340 en el momento en que se concluyó el contrato de AEP/FEM para el A340-500/600, consideramos que no tendría sentido a la hora de identificar la TRI prevista por el Gobierno francés en el momento en que se concluyó el contrato de AEP/FEM para el A330/A340.

[2550] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 336.
[2551] CE - Prueba documental 13 (ICC).
[2552] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial.
[2553] Artículo 6.2 **[***]**. El A340-500/600 no figura en los Anexos 1 y 1 *bis* de este contrato. CE - Prueba documental 96 (ICC).
[2554] Artículo 6.4 **[***]**. CE - Prueba documental 91 (ICC).
[2555] Artículo 6.4 **[***]**. CE - Prueba documental 91 (ICC).
[2556] CE - Prueba documental 944 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

7.419 El **[***]** prescrito en el artículo 6.4 del contrato francés para el A340-500/600 no estaba destinado formalmente a reembolsar el principal prestado en virtud de ese contrato. No obstante, los fondos eran claramente un rendimiento para el Gobierno francés previsto específicamente en el contrato de financiación para el A340-500/600. En otras palabras, se acordó en el momento en que se contrajo el contrato de préstamo que el Gobierno francés recibiría **[***]**. En nuestra opinión, cabe aducir que, en la práctica, un prestamista del mercado en una situación similar a la del Gobierno francés habría incluido **[***]** en su cálculo del *rendimiento global* que esperaba de su participación en el proyecto del A340-500/600 en el momento en que se concluyó el contrato de préstamo. Sin embargo, también cabría alegar que, dado que el **[***]** no estaba estrictamente destinado a reembolsar la financiación facilitada para el proyecto del A340-500/600, un prestamista del mercado no lo habría tenido en cuenta al calcular el rendimiento que esperaba obtener de *ese préstamo específico* en el momento en que se concluyó el contrato.

7.420 A nuestros fines, no es necesario que lleguemos a una conclusión definitiva sobre cuál de esos dos argumentos debe prevalecer, porque en cualquier caso nuestras constataciones en cuanto a si la medida de AEP/FEM francesa para el A340-500/600 constituye una subvención no cambiarían. Además, si los Estados Unidos hubieran planteado la misma crítica respecto del cálculo de la TRI para el contrato francés para el A330-200 realizado por las Comunidades Europeas (que, según observamos, también se basaba en corrientes de efectivo derivadas de **[***]**[2557]), habríamos llegado a la misma conclusión por las mismas razones. Por tanto, aunque no rechazamos las TRI calculadas por las Comunidades Europeas respecto de los contratos franceses para el A330-200 y para el A340_500/600, las tendremos en cuenta en la evaluación que sigue teniendo presentes las opiniones que hemos expresado en los párrafos anteriores en cuanto a su adecuación.

7.421 A continuación exponemos nuestras razones para rechazar las TRI calculadas por las Comunidades Europeas respecto del contrato francés de AEP/FEM para el A330/A340 y del contrato español de AEP/FEM para el A340-500/600.

7.422 Para determinar la TRI para el contrato francés para el A330/A340 las Comunidades Europeas utilizaron el calendario de reembolso establecido en el contrato de 1988 propuesto como CE - Prueba documental 948 (ICC). No obstante, los artículos 1 y 6 de ese contrato indican que las condiciones de reembolso eran provisionales.[2558] Las disposiciones definitivas sobre el reembolso en el contrato de AEP/FEM francés para el A330/A340 se establecieron en un *Protocole d'Accord* concluido en 1993, que las Comunidades Europeas han propuesto como CE - Prueba documental 96 (ICC). El calendario de reembolso que finalmente se acordó establecía un gravamen de reembolso inicial que era aproximadamente un 50 por ciento inferior al utilizado por las Comunidades Europeas en sus cálculos. Por esa razón, no podemos aceptar la TRI propuesta por las Comunidades Europeas, y en lugar de ello nos apoyamos en el tipo de interés propuesto por los Estados Unidos, que representa la rentabilidad especificada en una nota de 1997 preparada por la Dirección de Programas Aeronáuticos Civiles de Francia, sin tener en cuenta posibles pagos de reembolsos en función de las ventas.[2559] Observamos que ese tipo de interés es ligeramente superior a la TRI calculada por las Comunidades Europeas en CE - Prueba documental 597 (ICSS).

7.423 Por último, en lo tocante al contrato español para el A340-500/600, las Comunidades Europeas explican que calcularon una TRI de **[***]** para ese contrato utilizando la metodología que según ellas se aplicó en el contrato. En particular, las Comunidades Europeas identificaron la **[***]**

[2557] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 335; CE - Prueba documental 13 (ICC).

[2558] CE - Prueba documental 948 (ICC), Artículo 1 ("Las condiciones aplicables a esta financiación tienen carácter provisional.") y Artículo 6 ("El reembolso se obtendrá mediante **[***]**).

[2559] CE - Prueba documental ICSS-0001143, página 25, presentada durante el procedimiento del Anexo V; citada por los Estados Unidos en el informe Ellis, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

pertinente y añadieron a ello **[***]**.[2560] Por tanto, contrariamente a lo que antes habían afirmado las Comunidades Europeas[2561], la TRI del contrato español para el A340-500/600 en la que se apoyan no se determinó identificando la TRI que fijaba en cero el VAN de las entradas y salidas de AEP/FEM previstas, sino que se calculó sobre la base de una fórmula para los tipos de interés que las Comunidades Europeas afirman se aplicó en el contrato. La formula para los tipos de interés pertinente es la siguiente:

[***][2562]

7.424 Entendemos que esta fórmula, cuando se promedia sobre la cuantía total del préstamo, resulta en un tipo de interés global que es equivalente al **[***]**. Al parecer, los Estados Unidos sostienen que la aplicación de esta fórmula resulta en un tipo de interés de **[***]**.[2563] Por otro lado, las Comunidades Europeas, basándose en estimaciones del costo de los empréstitos del Gobierno español en las fechas del *lanzamiento* del A340-500/600 que figuran en el informe Ellis, calculan una TRI de **[***]**.[2564] A nuestro juicio, las comunicaciones de ambas partes son inadecuadas. Observamos que el contrato español para el A340-500/600 se concluyó el 28 de diciembre de 1998, por lo que el costo de los empréstitos gubernamentales pertinentes debe ser el que existía en 1998, no en 1997, cuando se lanzó el A340-500/600.[2565] En el informe Ellis se estima que era del 4,83 por ciento.[2566] Añadir una prima de **[***]** a esa cifra arroja un tipo de interés de sólo **[***]**, más de 150 centésimos de punto porcentual por debajo del tipo de interés propuesto por las Comunidades Europeas, y aproximadamente 30 centésimos de punto porcentual por encima del tipo propuesto por los Estados Unidos. Por tanto, basándonos en nuestra propia evaluación de los hechos, no podemos aceptar la TRI propuesta por las Comunidades Europeas, ni los tipos de interés propuestos por los Estados Unidos. A nuestro juicio, el tipo de interés adecuado que debe utilizarse por lo que respecta al contrato español para el A340-500/600 es **[***]**.

Tasas de rentabilidad implícitas *después* de impuestos

7.425 Las Comunidades Europeas aducen que los efectos de la tributación, tanto sobre las contribuciones como sobre los reembolsos de AEP/FEM, deben tenerse en cuenta para determinar la "tasa de rentabilidad implícita" asociada a todos los casos de AEP/FEM anteriores al desarrollo del A380. Explican que antes del lanzamiento del A380 los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas clasificaban la AEP/FEM como ingresos imponibles. Según las Comunidades Europeas, esto significaba que dichos gobiernos no sólo recibían reembolsos por interés sobre el principal de sus contribuciones de AEP/FEM, sino también ingresos adicionales por vía fiscal. A la inversa, las Comunidades Europeas aducen que esto aumentaba el costo de la AEP/FEM para Airbus y reducía "considerablemente" los fondos disponibles para el desarrollo de aeronaves. Afirman, por tanto, que para determinar la "tasa de rentabilidad implícita" de los contratos de

[2560] CE, respuestas a las preguntas 249 y 251 del Grupo Especial.
[2561] CE, respuesta a la pregunta 69 del Grupo Especial.
[2562] Contrato español para el A340-500/600, Quinta Cláusula, CE - Prueba documental 87 (ICC).
[2563] Informe Ellis, cuadro 5, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).
[2564] CE, respuesta a la pregunta 249 del Grupo Especial.
[2565] Observamos que el primer desembolso previsto por el contrato español para el A340-500/600 tuvo lugar en 1998. Tercera Cláusula del contrato español para el A340-500/600. A falta de un texto contractual claro que respalde la posición de las Comunidades Europeas, es difícil aceptar que el Gobierno español acordara el 28 de diciembre de 1998 proporcionar AEP/FEM para el A340-500/600 a un tipo de interés calculado sobre la base del costo de sus empréstitos en el año anterior. Las Comunidades Europeas no han justificado concretamente su planteamiento.
[2566] Informe Ellis, Prueba documental 3, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC). Por otro lado, en el informe Ellis se estimaba que el costo de los empréstitos del Gobierno español para 1997 utilizado por las Comunidades Europeas era del 6,40 por ciento.

ICC suprimida donde se indica [***]

AEP/FEM de fechas anteriores al A380 deben tenerse en cuenta la reducción de los ingresos de AEP/FEM para Airbus y el aumento de los ingresos para los gobiernos.[2567] Así pues, las Comunidades Europeas determinaron las siguientes "tasas de rentabilidad implícitas", ajustadas por efectos fiscales:

Cuadro 4 - Rentabilidad implícita de la AEP/FEM *después* de impuestos propuesta por las Comunidades Europeas

Modelo de aeronave				
A320	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330/A340	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330-200	**[***]**	-	-	-
A340-500/600	**[***]**	-	**[***]**	-
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

7.426 Los Estados Unidos aducen que la posición de las Comunidades Europeas sobre los efectos de la tributación está gravemente viciada tanto por razones fácticas como por razones jurídicas.[2568] Desde una perspectiva fáctica, los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas no han justificado sus aseveraciones con pruebas reales, y caracterizan su respuesta a la petición concreta de pruebas sobre los supuestos efectos tributarios como una "respuesta inexistente". Desde el punto de vista jurídico, los Estados Unidos sostienen que los efectos fiscales no afectan a si una contribución financiera otorga o no un beneficio, porque el criterio que debe aplicarse es el mercado. En ese sentido, explican que los prestamistas basados en el mercado fijan los tipos de interés con independencia de los impuestos que los receptores puedan posteriormente pagar a sus gobiernos. Los Estados Unidos sostienen además que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas no podrían saber con exactitud cuáles serían los efectos fiscales de la AEP/FEM, porque en las fechas en que los contratos de AEP/FEM se concluyeron no podían conocerse factores que afectarían a los futuros niveles de tributación, como la depreciación y el arrastre de pérdidas de años anteriores. Por tanto, según los Estados Unidos, sería inadecuado ajustar al alza las tasas de rentabilidad real de la AEP/FEM para tener en cuenta los efectos de la tributación. Los Estados Unidos consideran que la práctica de las propias Comunidades Europeas de no tener en cuenta los efectos fiscales al realizar investigaciones sobre derechos compensatorios respalda también esta conclusión. Con ese fin citan el siguiente pasaje de las constataciones de la Comisión de la UE en un asunto de 2004 sobre derechos compensatorios, en el que se explica por qué no deben tenerse en cuenta los efectos fiscales:

> "Según la información disponible, efectivamente no puede excluirse que estas subvenciones pudieran incrementar ulteriormente la deuda impositiva global de una empresa. Sin embargo, éste sería un acontecimiento futuro que depende de muchos factores, la mayoría de ellos afectados por las decisiones comerciales tomadas por la propia empresa. Tales factores no sólo se refieren a cuestiones de fijación de precios y de ventas, sino también a otros asuntos que determinan la deuda impositiva global, tales como las decisiones referentes a los índices de amortización, el traslado de

[2567] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 542-545; CE, respuesta a las preguntas 69 y 71 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 141 del Grupo Especial.

[2568] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 124-131; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 141 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

> pérdidas a ejercicios futuros y otros muchos elementos. Todas estas decisiones influyen sobre el tramo impositivo que finalmente se aplicará a la empresa en un ejercicio fiscal concreto. En consecuencia, no es posible determinar exactamente hasta qué punto los beneficios obtenidos en las ventas de los permisos concedidos por el sistema de cartilla de derechos han contribuido al tipo impositivo aplicable."[2569]

7.427 Lo que el argumento de las Comunidades Europeas implica es que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas (y Airbus) sabían en el momento en que suscribieron los contratos de AEP/FEM que parte del principal desembolsado se devolvería a los gobiernos por vía de impuestos, de manera que en la práctica la cuantía de fondos a disposición de Airbus disminuiría. No obstante, hay pocas o ninguna prueba que demuestren tal cosa. En primer lugar, las Comunidades Europeas no han hecho referencia a ninguna cláusula de ninguno de los contratos de AEP/FEM pertinentes que indique que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas y Airbus tuvieron en cuenta los efectos de la tributación en los costos de los acuerdos de AEP/FEM. Además, si Airbus hubiera creído que la tributación era realmente una cuestión a tener en cuenta, cabría esperar que esto se hubiera puesto de relieve en el único documento que abordaba la viabilidad comercial de las aeronaves, a saber, el estudio de viabilidad comercial de Airbus. Sin embargo, las Comunidades Europeas no han indicado que en alguno de los estudios de viabilidad comercial de Airbus que han propuesto se hubiera expresado esta preocupación.

7.428 En segundo lugar, en respuesta a la petición del Grupo Especial de que proporcionaran pruebas de las supuestas exigencias fiscales y de su pago por Airbus[2570], las Comunidades Europeas presentaron los tipos impositivos supuestamente aplicados en los Estados miembros de las Comunidades Europeas en las fechas de conclusión de los contratos pertinentes, así como una declaración de un funcionario de Airbus encargado de cuestiones fiscales que confirmaba que Airbus pagó todos los impuestos sobre sociedades "pagaderos" en los períodos fiscales pertinentes.[2571] A nuestro juicio, esto es insuficiente para demostrar que Airbus pagó todos los impuestos sobre las *cuantías de AEP/FEM* que según las Comunidades Europeas eran imponibles. En otras palabras, las Comunidades Europeas no han justificado su afirmación de que los tipos impositivos pertinentes se aplicaron directamente a las *cuantías de AEP/FEM en cuestión*, y que Airbus pagó los impuestos correspondientes. En cualquier caso, aun reconociendo que Airbus pagó los impuestos sobre sociedades, entendemos que éstos eran de carácter general y no específicos para la AEP/FEM. Por tanto, estamos de acuerdo con los Estados Unidos[2572] en que la medida en que las cuantías de AEP/FEM recibidas tuvo alguna repercusión en las obligaciones fiscales de Airbus no puede determinarse mediante la simple aplicación de los tipos del impuesto sobre sociedades en vigor en las fechas de las contribuciones de AEP/FEM pertinentes. Aunque es muy posible que parte de los fondos recibidos en virtud de las medidas de AEP/FEM retornaran a los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas por efecto de los impuestos generales sobre las sociedades, la identificación de esa cuantía parece ser un empeño más complicado del que conlleva la metodología utilizada por las Comunidades Europeas para calcular las "tasas de rentabilidad implícitas" ajustadas por impuestos.

[2569] *Reglamento (CE) Nº 74/2004 del Consejo, de 13 de enero de 2004, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India*, considerando 50 (el subrayado es de los Estados Unidos), Estados Unidos - Prueba documental 538, al que se hace referencia en Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 129.

[2570] Pregunta 71 del Grupo Especial.

[2571] *Véanse también* CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial, y CE - Prueba documental 658 (ICC).

[2572] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 129.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.429 Por último, aunque entendiéramos de otra forma el argumento de las Comunidades Europeas sobre los efectos fiscales, es decir, en el sentido de que los impuestos sobre los ingresos generados por la actividad económica facilitada por la AEP/FEM deben tenerse en cuenta, también lo rechazaríamos. A nuestro juicio, no hay en el Acuerdo SMC fundamento alguno que justifique la opinión de que la cuantía de una contribución financiera puede verse reducida por cualesquiera pagos al gobierno de impuestos sobre los ingresos generados por la actividad económica facilitada por esa contribución financiera.

7.430 En consecuencia, el argumento de que los efectos fiscales descritos por las Comunidades Europeas deben tenerse en cuenta para determinar la "tasa de rentabilidad implícita" de los contratos de AEP/FEM de fechas anteriores al A380 pertinentes no nos persuade. Por tanto, rechazamos las "tasas de rentabilidad implícitas" ajustadas por impuestos determinadas por las Comunidades Europeas, y constatamos que no pueden servir de base para identificar las tasas de rentabilidad reales asociadas a las medidas de AEP/FEM impugnadas.

7.431 En razón de lo arriba expuesto, los tipos de interés aplicables a la AEP/FEM que tendremos en cuenta en el resto de nuestro análisis del beneficio que en nuestra opinión pueden ser sustitutos razonables de la rentabilidad *máxima* que los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas habrían podido prever razonablemente al concluir los acuerdos de AEP/FEM, son los siguientes:

Cuadro 5 - Tasas de rentabilidad de la AEP/FEM[2573]

Modelo de aeronave	Francia	Alemania	España	Reino Unido
A300[2574]	0%	0%	0%	-
A310[2575]	0%	0%	0%	-
A320	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330/A340	[[ICSS]][2575]	**[***]**	**[***]**	**[***]**
A330-200	**[***]**	-	-	-
A340-500/600	**[***]**	-	**[***]**[2576]	-
A380	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

Tasas de rentabilidad de la financiación basada en el mercado comparable

7.432 Apoyándose en estudios separados elaborados concretamente a los efectos de esta diferencia por distintos especialistas en economía[2577], las partes han presentado sus propias estimaciones

[2573] Salvo que se indique otra cosa, las tasas de rentabilidad máximas identificadas en este cuadro proceden de CE - Prueba documental 597 (ICSS) (véase "TRI antes de impuestos").

[2574] Véase el cuadro 2 *supra*. Véase también el párrafo 7.484 *infra*.

[2575] Véase el párrafo 7.422 *supra*.

[2576] Véanse los párrafos 7.423 y 7.424 *supra*.

[2577] Los estudios presentados a estos efectos por los Estados Unidos son: el informe Ellis, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC) y Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICSS) y la respuesta de Ellis a Whitelaw, Estados Unidos - Pruebas documentales 534-ICSS y 534a-ICC. Los estudios que las Comunidades Europeas han presentado a estos efectos son: el informe Whitelaw , CE - Prueba documental 11 (ICC/ICSS); y el informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICC/ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

individuales sobre las tasas de rentabilidad que a su juicio un prestamista en el mercado habría requerido para proporcionar a Airbus financiación en los mismos términos y condiciones que las disposiciones de AEP/FEM pertinentes. Según los Estados Unidos, esas tasas de rentabilidad deberían reflejar tanto los riesgos asociados a las actividades de préstamo generales de Airbus como los riesgos específicos asociados al desarrollo de LCA y las características de la AEP/FEM. Por tanto, los Estados Unidos sostienen que la tasa de rentabilidad comercial para una financiación que sea comparable con la AEP/FEM puede calcularse sobre la base de: i) los tipos de los empréstitos gubernamentales a largo plazo con vencimiento a 10 años (que representan el costo general del capital libre de riesgos); ii) los tipos de los empréstitos generales para empresas específicas a 10 años (que representan el nivel general de riesgo asociado a los préstamos a Airbus); y iii) una prima de riesgo para proyectos específicos (que representa el perfil de riesgo del desarrollo de LCA y las características de la AEP/FEM).[2578] Los tipos de los préstamos establecidos de ese modo por los Estados Unidos se exponen en el siguiente cuadro. Por varias razones, los Estados Unidos aducen que se basan en supuestos prudentes, y en consecuencia son inferiores a lo que consideran sería el verdadero nivel de los tipos aplicables a los préstamos obtenibles en el mercado para una financiación comparable a la AEP/FEM.[2579]

Cuadro 6 - Tasas de rentabilidad en el mercado propuestas por los Estados Unidos

Modelo de aeronave	Francia	Alemania	España	Reino Unido
A300	16,52%	15,18%	16,60%	-
A310	18,88%	13,99%	18,88%	-
A320	20,49%	15,95%	24,52%	19,59%
A330/A340	17,86%	14,52%	21,19%	17,97%
A330-200	17,22%	-	-	-
A340-500/600	14,47%	-	15,29%	-
A380	13,89%	13,75%	14,07%	13,54%

7.433 Las Comunidades Europeas no rechazan en su totalidad el cálculo de los tipos de interés de referencia en el mercado propuesto por los Estados Unidos, y aplican los mismos tipos para los préstamos empresariales y gubernamentales de carácter general utilizados en los cálculos de los Estados Unidos para establecer las tasas de rentabilidad basadas en el mercado que ellas proponen.[2580] No obstante, rechazan el valor propuesto por los Estados Unidos para la prima de riesgo para proyectos específicos, aduciendo que es exagerado porque, a juicio de las Comunidades Europeas, se basa en las rentabilidades que cabría esperar para una financiación basada en el capital. Las Comunidades Europeas, por su parte, presentan su propia prima para riesgos específicos basada en lo que, afirman, es la rentabilidad que pueden esperar obtener los proveedores que comparten riesgos participantes en el proyecto del A380. Aducen que ese punto de referencia es más adecuado

[2578] Informe Ellis, páginas 1-23.

[2579] Por ejemplo, uno de los supuestos prudentes que los Estados Unidos afirman se han adoptado en el análisis del informe Ellis es el uso de tipos de préstamos empresariales y gubernamentales con un vencimiento a 10 años. Los Estados Unidos aducen que el uso de un vencimiento a 10 años subestima las verdaderas diferencias crediticias asociadas a los contratos de AEP/FEM, que son abiertos o tienen un vencimiento que es significativamente superior a 10 años. Informe Ellis, páginas 7 y 8, 11.

[2580] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 489 y 490.

ICC suprimida donde se indica [***]

que el propuesto por los Estados Unidos, porque refleja mejor la similitud con la deuda que caracteriza a la AEP/FEM. Por consiguiente, las Comunidades Europeas establecieron sus propias estimaciones de la rentabilidad para una financiación en el mercado comparable a la AEP/FEM sobre la base de ICSS.[2581] Todas las tasas de rentabilidad en el mercado propuestas por las Comunidades Europeas son inferiores a las propuestas por los Estados Unidos; en algunos casos, la diferencia entre las comunicaciones de ambas partes es considerable.

7.434 Así pues, aunque las partes han presentado opiniones globales distintas sobre las tasas de rentabilidad adecuadas que un prestamista en el mercado requeriría para proporcionar financiación a Airbus en los mismos o similares términos y condiciones que la AEP/FEM, su desacuerdo en cuanto a los niveles globales del tipo de interés de referencia pertinente en el mercado se centra en el valor de la prima de riesgo para proyectos específicos. Seguidamente centramos nuestra atención en este aspecto de sus cálculos.

Prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos

7.435 Los Estados Unidos sostienen que la AEP/FEM es un instrumento de financiación "híbrido" que tiene características tanto de deuda como de capital.[2582] Según los Estados Unidos, la AEP/FEM tiene características de deuda en cuanto que conlleva un calendario de reembolsos prometidos, y en algunos casos un tipo de interés especificado. No obstante, los Estados Unidos explican que, al igual que el capital y en contraste con la deuda, la AEP/FEM no otorga a los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas el derecho a obtener reembolsos con interés a lo largo de un período de tiempo especificado; no tiene un vencimiento fijo, y los reembolsos dependen totalmente de ventas que pueden o no tener lugar conforme a un calendario previsto. Los Estados Unidos afirman además que, al igual que los accionistas y en contraste con los acreedores ordinarios, en el caso de que Airbus no consiga sus objetivos los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas no tienen medios para obtener el reembolso, mientras que los tenedores de bonos empresariales pueden alegar que la empresa deudora está en suspensión de pagos y recurrir a cualesquiera medidas correctivas a que tengan acceso para recuperar su inversión inicial. Los Estados Unidos observan asimismo que mientras que la AEP/FEM depende del éxito de un solo proyecto, las deudas empresariales normalmente dependen del éxito global de una empresa. Precisamente a ese tipo de estructura de reembolso se debe el que los Estados Unidos sostengan que la agencia Fitch Ratings haya declarado que "no trata la Ayuda para emprender proyectos como una deuda".[2583]

7.436 Dada su naturaleza supuestamente "híbrida", los Estados Unidos aducen que la referencia más adecuada para determinar los tipos de interés aplicables en el mercado para la AEP/FEM es una referencia que refleje sus características tanto de deuda como de capital. Los Estados Unidos sostienen que los puntos de referencia presentados en el informe Ellis reflejan precisamente esas características.

7.437 Los tipos de interés de referencia en el mercado identificados en el informe Ellis se calculan añadiendo una prima de riesgo para proyectos específicos de 700 centésimos de punto porcentual a la suma del costo para la entidad Airbus pertinente de la deuda calculada en el informe Ellis para cada

[2581] Informe Whitelaw, Prueba documental 3, CE - Prueba documental 11 (ICSS). Las Comunidades Europeas no han presentado ninguna estimación de tipos de préstamos basados en el mercado en relación con los contratos para el A300 y el A310.

[2582] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 44-49; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 89-94; respuesta de Ellis al informe Whitelaw, páginas 3-5, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC).

[2583] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 48, donde se hace referencia a Fitch Ratings, *Special Report, Diverging Flight Paths: Boeing and Airbus Large Commercial Aircraft Industry Update* (15 de noviembre de 2006), página 6, Estados Unidos - Prueba documental 451.

ICC suprimida donde se indica [***]

uno de los contratos de AEP/FEM impugnados. Esta prima de riesgo se derivó de los resultados de un estudio empírico de 2004 sobre inversiones en capital de riesgo realizado por Kerins, Smith y Smith ("Estudio KSS").[2584] Ellis explica que el Estudio KSS constató que la rentabilidad de las inversiones en capital de riesgo oscilaba entre el 16,7 y el 57,5 por ciento, en función de la diversificación del inversor. La prima de riesgo para proyectos específicos de 700 centésimos de punto porcentual se derivó de la rentabilidad más baja de esa horquilla (es decir, 16,7 por ciento), que representa la obtenida por un "inversor bien diversificado tanto en proyectos de capital riesgo como en otras inversiones de capital menos arriesgadas representadas por un índice bursátil".[2585] Los Estados Unidos caracterizan la prima de riesgo para proyectos específicos que figura en el informe Ellis como el costo de oportunidad del capital para una cartera bien diversificada de inversiones en capital de riesgo que incluye instrumentos tanto de deuda como de capital.[2586] A su juicio, la prima de riesgo es en sí misma "híbrida", y no sólo se ajusta a las características esenciales de la AEP/FEM, sino que también significa que los tipos de interés de referencia en el mercado que figuran en el informe Ellis "en todo caso están sesgados en favor de la deuda, y en consecuencia son demasiado conservadores".[2587]

7.438 Según los Estados Unidos, el recurso al riesgo asociado a la financiación de capital de riesgo a efectos de establecer la prima de riesgo para proyectos específicos para la AEP/FEM es adecuado por varias razones. En particular, los Estados Unidos consideran que la AEP/FEM es comparable a una financiación de capital de riesgo porque atañe a proyectos específicos y es de carácter sumamente especulativo.[2588] A ese respecto, el informe Ellis se remite a un artículo de prensa de julio de 2000 en el que se cita a quien entonces era Vicepresidente Ejecutivo de Estrategia de Airbus, Philippe Delmas, según el cual "la ayuda gubernamental para el A3XX debe entenderse como 'capital de riesgo'".[2589] El informe Ellis también afirma que "al igual que un proveedor de {AEP/FEM}, {un proveedor de capital de riesgo} está dispuesto a asumir una parte significativa del riesgo comercial de un proyecto o empresa ... {y} proporcionará una parte significativa de los fondos de puesta en marcha requeridos sin la certidumbre ni la seguridad de obtener un determinado nivel de rentabilidad".[2590] Además, remitiéndose a un artículo publicado en la *Review of Economic Studies* y a un libro de texto sobre economía financiera, el informe Ellis afirma que "el capital de riesgo puede también adoptar la forma de préstamos de alto rendimiento o incluso de financiación basada en gravámenes comparable a los préstamos {de AEP/FEM} proporcionados a Airbus".[2591]

[2584] Frank Kerins, Janet Kiholm Smith y Richard Smith, *Opportunity Cost of Capital for Venture Capital Investors and Entrepreneurs*, *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, volumen 39(2) (junio de 2004) (en lo sucesivo "estudio KSS"), Estados Unidos - Prueba documental 470.

[2585] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC).

[2586] Estados Unidos, respuesta de a las preguntas 8 y 9 del Grupo Especial.

[2587] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 9 del Grupo Especial. En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos explican que los tipos de interés de referencia utilizados en el informe Ellis son prudentes por dos razones adicionales: porque Ellis escogió la prima de riesgo más baja indicada en el estudio KSS, y porque utilizó el tipo aplicable a la deuda empresarial en lugar del tipo aplicable al capital o el promedio ponderado del costo del capital; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 90. *Véase también* la respuesta de Ellis al informe Whitelaw, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC).

[2588] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 9 del Grupo Especial, donde se hace referencia a las explicaciones dadas en el informe Ellis.

[2589] *Airbus gets risk free loans; European Plane Maker Doesn't have to Pay Governments Back if A3XX Superjumbo Fails*, *Seattle Post-Intelligencer*, 25 de Julio de 2000, al que se hace referencia en NERA Economic Consulting, *Economic Assessment of the Benefit of Launch Aid*, 10 de noviembre de 2006 (informe Ellis), página 19, nota 25, Estados Unidos - Prueba documental 80.

[2590] Informe Ellis, páginas 19 y 20, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).

[2591] Informe Ellis, páginas 19 y 20, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC), donde se hace referencia a Francesca Cornelli y Oved Yosha, *Stage Financing and the Role of Convertible Securities*, *Review*

ICC suprimida donde se indica [***]

7.439 Los Estados Unidos presentan varias confirmaciones y verificaciones para corroborar el orden de magnitud de la prima de riesgo para proyectos específicos de 700 centésimos de punto porcentual utilizada en el informe Ellis. En primer lugar, dicha prima de riesgo se compara con datos de Ibbotson Associates sobre el promedio histórico de las primas de riesgo asociadas a inversiones en el capital de grandes empresas estadounidenses.[2592] Según Ellis, Ibbotson Associates es una fuente de datos sobre primas de riesgo en el mercado de capital ampliamente utilizada, que es aceptada y se enseña en las escuelas empresariales y los planes de estudio de economía.[2593] Ellis explica que los datos Ibbotson demuestran que entre 1926 y 2005 la prima de riesgo en el mercado para inversiones en acciones de grandes empresas de bajo riesgo se cifró en promedio en un 7,08 por ciento sobre la rentabilidad de los bonos gubernamentales a largo plazo.[2594]

7.440 Una segunda verificación presentada por los Estados Unidos es la Decisión sobre ayuda estatal adoptada en 1997 por la Comisión Europea con respecto a la ayuda prestada a CASA, supuestamente en forma de AEP/FEM, por el Gobierno español para el desarrollo de una aeronave regional de 70-80 asientos.[2595] Según los Estados Unidos, la Comisión Europea, en su evaluación de la supuesta ayuda estatal, identificó tipos de interés de referencia en el mercado comparables aplicando una prima de riesgo de al menos un 8 por ciento por encima del tipo de los empréstitos del Gobierno español (libres de riesgo) a 10 años para un paquete de financiación para un proyecto de desarrollo de aeronaves comerciales, cuyo reembolso, como en el caso de la AEP/FEM para LCA, dependía del éxito.[2596] Una tercera verificación que los Estados Unidos identifican es la horquilla de tipos de descuento que **[*******]**. Los Estados Unidos demuestran que la referencia que utilizan (incluida la prima de riesgo de 700 centésimos de punto porcentual) se encuentra en la parte baja de esta horquilla de tipos de descuento.[2597]

7.441 Basándose en ICSS, los Estados Unidos aducen que el análisis **[*******]** realizado por el Departamento de Comercio e Industria como parte de la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno del Reino Unido para el A380 también confirma la prima de riesgo para proyectos específicos del informe Ellis y los tipos de interés de referencia en el mercado propuestos por los Estados Unidos.[2598] Además, apoyándose de nuevo en ICSS, los Estados Unidos sostienen que los tipos de descuento utilizados en el estudio de viabilidad comercial de Airbus para el A380 confirman la prima de riesgo para proyectos específicos que proponen.[2599]

7.442 Las Comunidades Europeas no aceptan la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos. Basándose en los argumentos, análisis y conclusiones descritos en

---

of Economic Studies (2003) 70, página 1, y Karl F. Seidman, *Economic Development Finance, Sage Publications Inc*., 2005, página 260.

[2592] Informe Ellis, página 21, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC). Ibbotson Associates utiliza el rendimiento total del S&P 500 (que incluye las 500 sociedades con mayor capitalización en el mercado cuyas acciones se cotizan activamente en los Estados Unidos) como su punto de referencia de mercado para calcular la prima por riesgo de capital.

[2593] Informe Ellis, página 21, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC); respuesta de Ellis al informe Whitelaw, página 19, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC).

[2594] Informe Ellis, página 21 y Prueba documental 8, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).

[2595] Informe Ellis, página 21, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).

[2596] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 98; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 8 del Grupo Especial; informe Ellis, página 21, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC); respuesta de Ellis al informe Whitelaw, página 16, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC).

[2597] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 100; respuesta de Ellis al informe Whitelaw, páginas 13-16, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS).

[2598] Informe Ellis, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICSS).

[2599] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

dos estudios encargados al profesor Robert Whitelaw[2600], las Comunidades Europeas aducen que la prima de riesgo para proyectos específicos de 700 centésimos de punto porcentual propuesta es muy exagerada, y no puede estar respaldada por las verificaciones presentadas por los Estados Unidos.[2601]

7.443 Las Comunidades Europeas caracterizan la AEP/FEM como una deuda para proyectos específicos, y no como capital o un híbrido entre deuda y capital, lo que implica que la prima de riesgo propuesta por los Estados Unidos es inadecuada. A juicio de las Comunidades Europeas, el hecho de que los préstamos de AEP/FEM sean proyectos específicos no hace que tengan características de capital.[2602] El riesgo de los proyectos asociados con la AEP/FEM está en función de los riesgos de desarrollo y los riesgos en el mercado -ambos insignificantes, en opinión de las Comunidades Europeas-, que son cualitativamente distintos del riesgo que corren los accionistas.[2603] Las Comunidades Europeas observan que los rendimientos del capital dependen de la rentabilidad de la empresa en su conjunto, que está sujeta a grandes fluctuaciones. En comparación, las Comunidades Europeas afirman que los contratos de AEP/FEM conllevan la amortización de préstamos reembolsados con cargo a los ingresos del proyecto. Por tanto, a juicio de las Comunidades Europeas, el capital es por lo general más arriesgado que la deuda. Además, las Comunidades Europeas aducen que los acreedores de AEP/FEM no tienen garantizada una parte de las recompensas a los accionistas cuando los beneficios son altos, ni están obligados a soportar pérdidas cuando el mercado es débil. Según las Comunidades Europeas, esa y otras diferencias entre la AEP/FEM y las inversiones de capital confirman que la AEP/FEM es una forma de deuda distinta del capital.[2604] En apoyo de su opinión, las Comunidades Europeas citan a varios analistas del mercado que han caracterizado los préstamos de AEP/FEM como una forma de deuda, y los han diferenciado del capital.[2605] Por ejemplo, Morgan Stanley, en un informe de 2003, observó que "una vez que comienza la entrega de aeronaves, la Ayuda para emprender proyectos es reembolsable. No afecta a la rentabilidad de las entregas. Es parecida a la deuda; por consiguiente, así la tratamos".[2606]

7.444 En cualquier caso, las Comunidades Europeas sostienen que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos no refleja las características de los instrumentos de financiación híbridos, porque se apoya en el Estudio KSS, el cual, alegan las Comunidades Europeas, utiliza datos relativos a la rentabilidad de arriesgadas inversiones en capital de riesgo en forma de ofertas públicas iniciales por parte de empresas de alta tecnología.[2607] Según las Comunidades Europeas, los rendimientos del capital de riesgo no reflejan el perfil de riesgo de la AEP/FEM. El profesor Whitelaw afirma que el lanzamiento de una LCA de Airbus corre un riesgo que es inferior en varios órdenes de magnitud al de una inversión en capital de riesgo.[2608] En apoyo de esa afirmación, el profesor Whitelaw cita un estudio económico que describe los proyectos de capital de

---

[2600] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC/ICSS); informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICC/ICSS), párrafo 16.

[2601] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 483-486; CE, respuesta a la pregunta 66 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 168-200, CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 89-112; CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 58-70.

[2602] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 171.

[2603] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 304-306; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 172.

[2604] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 174.

[2605] A esos efectos, las Comunidades Europeas presentan citas de Morgan Stanley, *véase* el texto de la nota 2606 *infra*, Deutsche Bank, CE - Prueba documental 674, Citigroup Smith Barney, CE - Prueba documental 675, y Goldman Sachs, CE - Prueba documental 676; CE, Segunda comunicación escrita, nota 146.

[2606] Morgan Stanley, "Little Scope for Further Downside Risk", 20 de junio de 2003, página 13, CE - Prueba documental 673.

[2607] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 176; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 143 del Grupo Especial.

[2608] Informe de réplica de Whitelaw, párrafo 20, CE - Prueba documental 656 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

riesgo como "proyectos de alto riesgo y recompensa potencialmente alta"[2609]; y alude a un estudio de Cochrane, citado por los Estados Unidos en apoyo de su prima de riesgo basada en el capital de riesgo, donde se indica que "el rendimiento aritmético medio para una oferta pública inicial o una adquisición es del 698 por ciento, con una desviación estándar del 3.282 por ciento", y que "las inversiones en capital de riesgo son opciones semejantes; ofrecen una pequeña posibilidad de un enorme rendimiento".[2610] El profesor Whitelaw recuerda que Airbus y Boeing nunca han sufrido un fracaso comercial significativo, y afirma que hasta la fecha Airbus nunca ha dejado de reembolsar lo debido a los Estados miembros de las Comunidades Europeas como consecuencia del fracaso de un programa de aeronaves.[2611]

7.445 El profesor Whitelaw aduce también que la prima de riesgo del informe Ellis adolece de varios vicios metodológicos. Según el profesor Whitelaw, el informe Ellis aparentemente ha calculado la prima de riesgo del capital de riesgo deduciendo el costo estimado en el mercado del capital identificado en el Estudio KSS de la rentabilidad *bruta* obtenida por un fondo de capital de riesgo *sin deducción de comisiones y gastos*. No obstante, el profesor Whitelaw sostiene que la prima integrada en la rentabilidad bruta del 16,7 por ciento identificada en el Estudio KSS no es una prima de riesgo, y observa que los autores del Estudio KSS la describen como una comisión "para compensar la inversión de esfuerzo" de los gestores de fondos de capital de riesgo.[2612] En opinión del profesor Whitelaw, ese gravamen es aplicable a los fondos de capital de riesgo que requieren la experiencia y el esfuerzo de un gestor del fondo, pero no sería aplicable a los tipos de los empréstitos comerciales. Así pues, el profesor Whitelaw concluye no sólo que la comisión no es para proyectos específicos (es decir, que se aplica a nivel del fondo en su conjunto, no a nivel de proyectos), sino que además tampoco es en absoluto una prima de riesgo.[2613]

7.446 En su informe de réplica, el profesor Whitelaw también niega que la combinación de una prima de riesgo empresarial general basada en la deuda y una prima de riesgo para proyectos específicos basada en el capital refleje el carácter híbrido de los préstamos de AEP/FEM. En particular, aduce que la idea de deconstruir el tipo de interés pertinente en la compensación por el riesgo empresarial general y el riesgo de proyectos específicos sólo es aplicable a los valores con características de deuda.[2614] Según el profesor Whitelaw, ese planteamiento no puede funcionar en el contexto de la financiación del capital, porque la rentabilidad prevista del capital nunca incluirá una prima de riesgo para proyectos específicos.[2615]

7.447 Además, las Comunidades Europeas aducen que las pruebas presentadas por los Estados Unidos para corroborar la prima de riesgo para proyectos específicos que proponen no "remedia las deficiencias insubsanables del informe Ellis", ni pone en entredicho los tipos de interés de referencia en el mercado que ellas han propuesto.[2616] Las Comunidades Europeas critican en primer lugar el recurso de los Estados Unidos a la medida histórica de Ibbotson Associates de la prima de riesgo asociada a las inversiones de capital. El profesor Whitelaw aduce que esos datos no respaldan la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta en el informe Ellis, porque se basan totalmente en rentabilidades del capital y miden el riesgo de mercado asociado a las inversiones de capital,

[2609] P. Gompers y J. Lerner, *The Venture Capital Revolution*, Journal of Economic Perspectives, 2001, volumen 15(2), página 145, CE - Prueba documental 677.
[2610] J. Cochrane, *The Risk and Return of Venture Capital*, Journal of Financial Economics, 2005, volumen 75, páginas 4 y 5, Estados Unidos - Prueba documental 471.
[2611] Informe de réplica de Whitelaw, párrafo 20, CE - Prueba documental 656 (ICC).
[2612] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 102, donde se hace referencia al estudio KSS, página 401, CE - Prueba documental 112.
[2613] Informe Whitelaw, párrafos 4-10, CE - Prueba documental 11 (ICC).
[2614] Informe de réplica de Whitelaw, párrafo 16, CE - Prueba documental 656 (ICC).
[2615] Informe de réplica de Whitelaw, párrafo 16, CE - Prueba documental 656 (ICC).
[2616] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 512.

ICC suprimida donde se indica [***]

mientras que la prima de riesgo del informe Ellis no es en absoluto una prima de riesgo, porque representa una comisión pagada a los gestores de las inversiones.[2617] El profesor Whitelaw también observa que aunque se considerara que el costo de la inversión de capital permite verificar debidamente la prima de riesgo para proyectos específicos asociada a la AEP/FEM, los datos de Ibbotson Associates no serían adecuados, porque sobrestiman sustancialmente la prima de riesgo para las inversiones de capital. El profesor Whitelaw alega que hay tres razones para ello: i) que la prima de riesgo para inversiones de capital histórica de Ibbotson se basa en un promedio aritmético de rentabilidades históricas sumamente fluctuantes, lo que implica la existencia de un índice de error que es "enorme"[2618]; ii) que el profesor Aswath Damodaran, que las Comunidades Europeas describen como "un erudito de fama mundial a quien Ellis y los Estados Unidos citan reiteradamente"[2619], concluye que, sobre la base de datos *ex post* del tipo utilizado por Ibbotson, la prima por riesgo de capital debe ser del 4,8 por ciento[2620]; y iii) los estudios académicos actuales identifican varias razones por las que la diferencia histórica entre la rentabilidad de las inversiones en capital y la tasa libre de riesgo no es una medida adecuada de la prima de riesgo para inversiones de capital prevista en el mercado.[2621] En particular, el profesor Whitelaw, remitiéndose a 15 distintos estudios académicos, aduce que un importante conjunto de investigaciones confirma ahora que medidas históricas como las utilizadas en los datos de Ibbotson Associates exageran sistemáticamente la prima por riesgo de capital.[2622]

7.448 De manera análoga, las Comunidades Europeas rechazan el recurso de los Estados Unidos a los tipos de descuento propuestos por **[***]** a efectos de **[***]** para confirmar la magnitud de la prima de riesgo que han propuesto, la denominada "medida **[***]**". Según las Comunidades Europeas, el informe Ellis reconoce que la medida **[***]** capta el riesgo del capital, no el de la deuda, lo que el profesor Whitelaw considera constituye una medida inadecuada del riesgo asociado a la AEP/FEM.[2623] Además, aunque se considerara que una medida del riesgo de la inversión en capital es adecuada, las Comunidades Europeas sostienen que la medida **[***]** exagera el costo del capital. Observan que al identificar el tipo de descuento adecuado, **[***]** se apoyó en el denominado Modelo de Formación de los Precios de los Activos Financieros ("CAPM"). El profesor Whitelaw explica que ese modelo equipara la rentabilidad prevista de una inversión propuesta con el tipo de interés aplicable a un valor libre de riesgo (como los valores del Estado o los bonos del Tesoro) más una prima de riesgo calculada como la prima de riesgo en el mercado multiplicada por un factor "beta".[2624] La prima de riesgo en el mercado se define en el informe Whitelaw como una estimación de la diferencia entre la rentabilidad prevista que los inversores exigen para invertir en la denominada cartera en el mercado y la rentabilidad que obtendrían sobre bonos del Estado libres de riesgo; y el factor "beta" se define como el riesgo percibido relativo de la inversión específica de que se trate.[2625] El profesor Whitelaw aduce que al aplicar el CAPM **[***]** utilizó una prima de riesgo en el mercado de Ibbotson Associates, que por las razones ya explicadas las Comunidades Europeas consideran exagera la prima por riesgos de capital. Además, según el profesor Whitelaw, el factor "beta" aplicado por **[***]** también era demasiado alto, por las razones explicadas utilizando ICSS.[2626] Por último, las Comunidades Europeas rechazan la medida **[***]** basándose en que fue propuesta por **[***]** en una negociación en la que **[***]** tenía interés en adoptar un tipo de descuento exagerado, que

[2617] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 59 y 60.
[2618] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 61.
[2619] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 188.
[2620] Aswath Damodaran, *Damodaran on valuation*, 41 (2ª edición 2006), CE - Prueba documental 678.
[2621] Informe Whitelaw, párrafo 23, CE - Prueba documental 11 (ICC).
[2622] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 63.
[2623] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 517.
[2624] Informe Whitelaw, párrafos 15 y 16, y 43 y 44, CE - Prueba documental 11 (ICC).
[2625] Informe Whitelaw, párrafos 44 y 16, CE - Prueba documental 11 (ICC).
[2626] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 518; CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 64; informe Whitelaw, párrafos 18-19, CE - Prueba documental 11 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

una empresa de auditoría rechazó por excesivo y que el propio **[***]** decidió posteriormente abandonar.[2627]

7.449 Las Comunidades Europeas critican también el recurso de los Estados Unidos al análisis **[***]** realizado por el Departamento de Comercio e Industria en la evaluación crítica del proyecto realizada por el Reino Unido para el proyecto del A380. Rechazan por varias razones la opinión de que esa evaluación confirma la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos. En primer lugar, el profesor Whitelaw alega que el informe Ellis entiende incorrectamente el análisis **[***]** realizado en la evaluación crítica del proyecto que hizo el Reino Unido.[2628] En segundo lugar, según el profesor Whitelaw, la evaluación en el informe Ellis del análisis **[***]** realizado en la evaluación crítica del proyecto que hizo el Reino Unido no tiene en cuenta la manera en que las características distintivas de reembolso de los préstamos de AEP/FEM afectan a la tasa de recuperación. El profesor Whitelaw sostiene que, junto con la tasa de impago prevista, la tasa de recuperación de un préstamo forma parte del cálculo de la pérdida prevista, que es el factor crítico determinante del rendimiento relativo de los bonos en todas las categorías de calificación.[2629] Aduce que el informe Ellis presupone implícitamente que la AEP/FEM tiene una tasa de recuperación igual a los promedios históricos de los bonos en determinadas categorías de calificación. No obstante, afirma que en realidad no hay motivos para suponer que la AEP/FEM tiene la misma tasa de recuperación que un bono con una probabilidad de impago similar. En el caso de los bonos, el saldo total del principal es pagadero al vencimiento. Si el incumplimiento de un bono tiene lugar un día antes de su vencimiento, el principal se pierde, salvo lo que pueda finalmente recuperarse en procedimientos de quiebra o arreglos de pago. En contraste, el profesor Whitelaw afirma que la AEP/FEM normalmente se reembolsa en cantidades cada vez mayores sobre cada entrega de una aeronave. Si Airbus incurre en impago poniendo fin a un proyecto después de hacer el 95 por ciento de las entregas previstas, las pérdidas para un Estado miembro son insignificantes.[2630] En tercer lugar, las Comunidades Europeas aducen que debido al contexto en que se preparó, la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno del Reino Unido aplica metodologías de predicción muy prudentes. Sostienen que el planteamiento escogido refleja un deseo de asegurarse de que el Gobierno del Reino Unido estructurase los préstamos de AEP/FEM para el A380 de manera que cumplieran las condiciones establecidas en el Acuerdo de 1992, el cual, recuerdan las Comunidades Europeas, obliga a los gobiernos a preparar una evaluación crítica del proyecto basada en supuestos prudentes. Las Comunidades Europeas afirman que la evaluación crítica del proyecto también tenía por objeto ayudar al Gobierno del Reino Unido en sus negociaciones con BAE sobre la estructura y las condiciones de esta financiación.[2631] En cuarto lugar, las Comunidades Europeas observan que, como los propios Estados Unidos han indicado, en última instancia el Gobierno del Reino Unido "no se atuvo" a lo aconsejado en la evaluación por lo que respecta a la manera de estructurar el calendario de reembolso.[2632] En cualquier caso, las Comunidades Europeas destacan que las proyecciones de entrega que figuraban en la evaluación no afectan a los acuerdos de AEP/FEM alemán, español y francés para el A380.[2633] Por último, a la luz de determinada ICSS, las Comunidades Europeas aducen que en la práctica el análisis **[***]** que figura en la evaluación crítica del proyecto realizada por el Reino Unido, una vez correctamente modificado y reinterpretado por el profesor Whitelaw, no

[2627] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 519-521; y CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 64.

[2628] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 524.

[2629] El profesor Whitelaw explica que la tasa de recuperación para los bonos es el porcentaje del principal que un inversor recupera (mediante un procedimiento de quiebra u otros medios de pago) cuando el emisor de un bono incumple su obligación de pago. Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICSS), párrafo 31.

[2630] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICSS), párrafo 34.

[2631] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 526-527.

[2632] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 528.

[2633] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 530.

ICC suprimida donde se indica [***]

justifica la prima de riesgo para proyectos específicos ni los tipos de interés de referencia en el mercado propuestos por los Estados Unidos.[2634]

7.450 Las Comunidades Europeas rechazan la afirmación de los Estados Unidos de que la Decisión sobre ayuda estatal a CASA justifica su prima de riesgo para proyectos específicos, aduciendo que la prima de riesgo del 8 por ciento aplicada por la Comisión en su decisión constituye *obiter dicta*, en el sentido de que no afectó en modo alguno a la resolución del asunto.[2635] En términos más generales, las Comunidades Europeas aducen que la prima de riesgo utilizada en aquel asunto era específica para las circunstancias que la Comisión Europea tenía concretamente ante sí, y que la Comisión Europea no la aplicaría necesariamente a efectos de evaluar la AEP/FEM para actividades relacionadas con LCA.[2636] Sostienen que la prima de riesgo del 8 por ciento aplicada al préstamo a CASA también refleja la crisis en la rama de producción de aeronaves regionales durante principios y mediados del decenio de 1990. Según las Comunidades Europeas, condiciones de mercado extremas indujeron a la Comisión Europea a proponer una prima de riesgo elevada.[2637]

7.451 Las Comunidades Europeas critican también la afirmación de los Estados Unidos de que la semejanza entre los tipos de descuento utilizados en el estudio de viabilidad comercial de Airbus para el A380 y la referencia del informe Ellis confirman la credibilidad de la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos. En ese sentido, el argumento principal de las Comunidades Europeas es que los tipos de descuento utilizados en el estudio de viabilidad comercial reflejan los riesgos que corren los accionistas, que son de un tipo distinto de los que corren los prestamistas de AEP/FEM.[2638]

7.452 Otras pruebas en que las Comunidades Europeas se apoyan para justificar su opinión de que la prima de riesgo para proyectos específicos aplicada por los Estados Unidos está exagerada incluyen un **[***]**.[2639] Según las Comunidades Europeas, las condiciones de reembolso de este contrato estaban, como la AEP/FEM, vinculadas a las entregas de aeronaves. Las Comunidades Europeas explican que el tipo de interés acordado para este préstamo era de **[***]** centésimos de punto porcentual por encima del tipo de interés interbancario en el mercado de capitales de Londres ("LIBOR"). Sostienen, por tanto, que si un prestamista en el mercado hubiera concedido a Airbus un préstamo en la fecha de lanzamiento del **[***]**, el tipo de interés no habría sido superior a **[***]**.[2640] Esto es inferior a la referencia del 15,41 por ciento pronosticada en el informe Ellis para este modelo. Además, cuando en 2003 las partes en el contrato acordaron eliminar la disposición sobre distribución de riesgos y convirtieron el instrumento en un préstamo reembolsable a plazos con un calendario de reembolso fijo, el margen del préstamo era **[***]** de **[***]** a **[***]** centésimos de punto porcentual . Según las Comunidades Europeas, la diferencia entre esos dos márgenes, es decir, **[***]** centésimos de punto porcentual, corresponde a la prima de riesgo para proyectos específicos cobrada por el **[***]**, y sólo representa una fracción de la prima de riesgo de 700 centésimos de punto porcentual propuesta por los Estados Unidos.

7.453 Además, las Comunidades Europeas afirman que aun suponiendo que el costo del capital fuera una base adecuada para calcular la prima de riesgo para proyectos específicos aplicable a una financiación en el mercado comparable a la AEP/FEM, la prima de riesgo propuesta por los Estados

[2634] Informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICSS), párrafos 40-45.
[2635] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 193.
[2636] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 535.
[2637] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 194-199.
[2638] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 66-67.
[2639] CE - Prueba documental 113 (ICC); CE, Primera comunicación escrita, párrafos 505 y 506; CE, respuesta a la pregunta 64 del Grupo Especial.
[2640] Como se explica en la nota 388 de CE, Primera comunicación escrita, en diciembre de 1997 el LIBOR a un año estaba en el 6,079 por ciento. **[***]** a ese tipo rinde aproximadamente **[***]**.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos sobreestimaría lo que debería ser el valor real de esa prima en el caso de la AEP/FEM.[2641] El informe Whitelaw, basándose en el CAPM, llega a un límite superior (un "techo") para el costo del capital, que a juicio de las Comunidades Europeas la referencia propuesta por los Estados Unidos no debe superar.[2642] En particular, el informe Whitelaw presenta tres estimaciones distintas de la prima de riesgo en el mercado de valores sacadas de estudios académicos recientes, y llega a la conclusión de que, conjuntamente, sugieren una estimación prudente de la prima de riesgo en el mercado de valores de aproximadamente un 4,5 por ciento.[2643] El informe Whitelaw aduce que, como demuestra el Estudio KSS, los factores beta para proyectos o empresas que no están diversificados y tienen un riesgo total elevado no son necesariamente altos. Utilizando un factor beta de uno y una prima de riesgo en el mercado de valores de 4,5 por ciento, el profesor Whitelaw llega a una prima de riesgo total de 450 centésimos de punto porcentual, que añade a las tasas libres de riesgo para países específicos del informe Ellis para establecer los costos para países específicos del capital social para la rama de producción aeroespacial. A juicio de las Comunidades Europeas, esos valores no son referencias adecuadas para la AEP/FEM, pero se puede considerar que son límites superiores fiables.[2644]

7.454 Los Estados Unidos refutan todas las críticas que las Comunidades Europeas hacen de las pruebas que han presentado para confirmar el valor de los 700 centésimos de punto porcentual que proponen para la prima de riesgo para proyectos específicos.[2645] Rechazan el argumento de las Comunidades Europeas de que la AEP/FEM es una deuda para proyectos específicos, en lugar de un híbrido entre deuda y capital, basándose en que la AEP/FEM tiene características de capital. Los Estados Unidos recuerdan que el reembolso de la AEP/FEM depende totalmente de las ventas, y que los proveedores de AEP/FEM corren los mismos riesgos de impago que un accionista. Consideran que la alegación de las Comunidades Europeas de que el contrato **[***]** demuestra que la financiación comparable a la AEP/FEM se debe caracterizar como deuda está fuera de lugar.[2646] Según los Estados Unidos, el contrato **[***]** tiene muchas más características de deuda que la AEP/FEM, de manera que si se caracterizara como deuda en nada afectaría a la debida

[2641] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 507 y 508.

[2642] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafos 41-54.

[2643] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafos 45-49, donde se hace referencia a G. Donaldson, M. Kamstra y L. Kramer, *Estimating The Ex-Ante Equity Premium*, documento de trabajo, 2006; L. Pastor, M. Sinha y B. Swaminathan, *Estimating The Intertemporal Risk-Return Tradeoff Using The Implied Cost Of Capital*, documento de trabajo, 2006; J. Claus y J. Thomas, *Equity Premia As Low As Three Percent? Evidence From Analysts' Earning Forecasts For Domestic And International Stock Markets*, Journal of Finance, 2001, volumen 56; J. Graham y C. Harvey, *The Equity Risk Premium In January 2006: Evidence From The Global CFO Outlook Survey*, documento de trabajo, 2006. *Véase también* CE, Segunda declaración oral ICC/ICSS, párrafo 63, donde se hace referencia además a Oliver J. Blanchard, *Movements in the equity premium*, Brookings Papers on Economic Activity, 1993, volumen 2, páginas 75-138; Lubos Pástor y Robert Stambaugh, *The Equity Premium and Structural Breaks*, Journal of Finance, 2001, volumen 56 (1), páginas 1207-1239; William R. Gebhardt, Charles M.C. Lee, y Bhaskaran Swaminathan, *Toward an implied cost of capital*, Journal of Accounting Research, 2001, 39, 135-176; Irwin Friend, Randolph Westerfield, y Michael Granito, *New evidence on the capital asset pricing model*, Journal of Finance, 1978, volumen 33, páginas 903-917; Steven N. Kaplan y Richard S. Ruback, *The valuation of cash flow forecasts: An empirical analysis*, Journal of Finance, 1995, volumen 50, páginas 1059-1093; Alon Brav, Reuven Lehavy, y Roni Michaely, *Using expectations to test asset pricing models*, Financial Management, otoño de 2005; Charles M.C. Lee, David Ng, y Swaminathan, B, *International Asset Pricing: Evidence from the Cross Section of Implied Cost of Capital* (1º de noviembre de 2003). 14th *Annual Conference on Financial Economics and Accounting* (FEA).

[2644] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 508.

[2645] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la primera reunión con el Grupo Especial (en lo sucesivo "Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial"), párrafo 28; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 80.

[2646] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 88.

ICC suprimida donde se indica [***]

caracterización de la AEP/FEM. Los Estados Unidos rechazan también la afirmación de las Comunidades Europeas de que han añadido una prima de riesgo por capital al costo de la deuda, lo cual, aducen las Comunidades Europeas, no es adecuado. Los Estados Unidos recuerdan que la prima de riesgo para proyectos específicos que han propuesto es en sí misma un híbrido, no una prima por riesgo de capital pura, y que por esa razón refleja el carácter híbrido de la AEP/FEM.[2647]

7.455 Además, los Estados Unidos defienden su recurso a la prima de riesgo para proyectos específicos derivada del Estudio KSS por varias razones. A su juicio, la AEP/FEM tiene características de capital, por lo que su perfil de riesgo es comparable al de las inversiones en capital de riesgo.[2648] Los Estados Unidos aducen que los resultados del Estudio KSS son pertinentes para estimar el costo del capital para las inversiones privadas en capital de riesgo, ya sea en forma de deuda, de capital o de financiación híbrida.[2649] Según los Estados Unidos, así se confirma en el propio Estudio KSS, donde se indica que los autores utilizaron "una base de datos de ofertas públicas iniciales de empresas de alta tecnología para estimar el costo de oportunidad del capital para empresarios e inversores en capital de riesgo".[2650] Los Estados Unidos rechazan el intento de las Comunidades Europeas de sugerir que la rentabilidad de las inversiones en capital de riesgo es demasiado extrema para servir como base para establecer una prima de riesgo para la AEP/FEM. Aducen a ese respecto que el cálculo de la prima de riesgo para proyectos específicos en el informe Ellis se basa en la rentabilidad de carteras bien diversificadas que contienen inversiones en capital de riesgo. Afirman que por lo general esas carteras generan una rentabilidad mucho más baja -en promedio de aproximadamente un 16,7 por ciento- que la rentabilidad del 698 por ciento, en promedio aritmético, para adquisiciones u ofertas públicas iniciales citada por las Comunidades Europeas.[2651] Por último, aunque reconocen que la cifra del 16,7 por ciento identificada en el Estudio KSS representa una rentabilidad bruta de una inversión en un fondo de capital de riesgo, incluida la remuneración de los gestores del fondo, los Estados Unidos aducen que derivar la prima de riesgo para proyectos específicos de esa cifra es adecuado, y observan que en el informe KSS esa rentabilidad se define como "... el costo para una empresa de riesgo de la obtención de capital de un fondo de capital de riesgo".[2652]

7.456 Los Estados Unidos también rechazan las críticas que las Comunidades Europeas hacen de sus análisis confirmatorios. Por lo que respecta a los datos de Ibbotson Associates, sostienen que la AEP/FEM, al ser por su propia naturaleza para proyectos específicos, estar supeditada a las entregas y no ser susceptible de recurso, presenta una exposición al riesgo similar a la del capital, que es, desde luego, mayor que el riesgo asociado a la inversión en las grandes empresas estadounidenses bien establecidas a las que corresponden los datos de Ibbotson Associates.[2653] Los Estados Unidos también rechazan los estudios académicos en los que las Comunidades Europeas se basan para aducir que los datos de Ibbotson Associates exageran la prima por riesgo de capital. A juicio de los Estados Unidos, los estudios presentados por las Comunidades Europeas son muy recientes, por lo que los gestores no los habrían conocido cuando se proporcionó la AEP/FEM. Los Estados Unidos aducen además que no representan un planteamiento consensuado para medir el riesgo de capital. Rechazan,

[2647] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 93; respuesta de Ellis al informe de Whitelaw. Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC), páginas 10 y 11.

[2648] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 143 del Grupo Especial, párrafos 40-43.

[2649] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 94; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 143 del Grupo Especial.

[2650] Estudio KSS, Estados Unidos - Prueba documental 470, página 385.

[2651] Declaración oral no confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial (en lo sucesivo "Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial"), párrafo 59.

[2652] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC), páginas 11 y 12.

[2653] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), página 19; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 98.

ICC suprimida donde se indica [***]

fundamentalmente por las mismas razones, las críticas que las Comunidades Europeas hacen de la medida **[***]** debido a sus características de capital y su dependencia de los datos de Ibbotson Associates.[2654] Defienden también su comparación de la prima de riesgo para proyectos específicos establecida en el informe Ellis con la medida **[***]**, por considerar que refleja una metodología en la que se ha apoyado un participante real en el mercado en una transacción real. Además, los Estados Unidos aducen que la observación de las Comunidades Europeas concerniente al rechazo de la medida **[***]** por una empresa de auditoría es irrelevante, porque la cuestión que esa empresa resolvió era si la cifra representaba un tipo de descuento adecuado para el Gobierno alemán, y no si ese mismo valor era adecuado en el contexto de la AEP/FEM para Airbus.[2655] Los Estados Unidos responden también a la crítica que el profesor Whitelaw hace del factor beta utilizado en su análisis sobre la base de ICSS.[2656]

7.457 Por lo que respecta a la decisión de ayuda estatal a CASA, los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas no sólo se equivocan en descartar la prima de riesgo del 8 por ciento alegando que era "*obiter dicta*"[2657], sino que también exageran enormemente el riesgo relativo de los proyectos de aeronaves regionales comparados con proyectos de nuevas LCA.[2658] Los Estados Unidos rechazan también las críticas de las Comunidades Europeas de sus verificaciones basadas en la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno del Reino Unido sobre el proyecto del A380.[2659]

7.458 Por lo que respecta al contrato **[***]**, los Estados Unidos consideran que dicho contrato no es un ejemplo de financiación comercial dependiente del éxito comparable a la AEP/FEM.[2660] A su juicio, la prima de riesgo en el caso **[***]** es más baja que en el caso de la AEP/FEM porque **[***]** no aceptó el mismo nivel de riesgo que los gobiernos asumieron en virtud de los contratos de AEP/FEM. Según los Estados Unidos, así lo ponen de relieve muchas diferencias clave entre las condiciones del contrato **[***]** y las condiciones de la AEP/FEM concedida por los Gobiernos de España y Francia para el mismo proyecto. Estas son, entre otras: a) que los participantes en el **[***]** sólo prometieron **[***]**, en contraste con el Gobierno francés, que proporcionó 321 millones de euros para el mismo proyecto; b) que el **[***]** requería el reembolso a lo largo de **[***]** entregas, casi **[***]** entregas menos que las aceptadas por el Gobierno francés; c) el día en que el contrato **[***]** se firmó, **[***]** sabía que Airbus ya había vendido bastantes A340-500/600 para devolver el préstamo sobre la base de las **[***]** entregas previstas; d) **[***]** las condiciones de reembolso concentrado al final del período que son típicas de los contratos de AEP/FEM; e) el calendario de reembolso en el **[***]** se estructuró de manera que **[***]** recibiría la totalidad de los reembolsos después de **[***]** años en lugar de **[***]** años, como en los contratos de AEP/FEM español y francés; f) el tipo de interés sobre el **[***]** es sustancialmente **[***]** que el tipo de interés de los contratos español y francés correspondientes; g) el contrato **[***]** contenía **[***]**; y h) el **[***]** prevé un aumento significativo de **[***]**.[2661]

7.459 Las Comunidades Europeas niegan la exactitud de la afirmación de los Estados Unidos de que el acuerdo de préstamo **[***]** comportaba pocos o ningún riesgo de incumplimiento, aduciendo que de hecho comportaba el riesgo de que las entregas no tuvieran lugar. Según las Comunidades Europeas, Airbus sólo tenía **[***]** pedidos en firme en la fecha en que suscribió el contrato **[***]**. Por tanto, no

[2654] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 100.
[2655] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafos 30 y 31.
[2656] Respuesta de Ellis a Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), página 14.
[2657] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos en la segunda reunión con el Grupo Especial (en lo sucesivo "Estados Unidos, Segunda declaración oral confidencial"), párrafo 16.
[2658] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 33.
[2659] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), páginas 16-18; y Segunda declaración oral confidencial de los Estados Unidos, párrafo 21.
[2660] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafos 5-15.
[2661] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 103-109.

ICC suprimida donde se indica [***]

tenía ninguna garantía de que en última instancia se efectuarían **[***]** entregas.[2662] No obstante, las Comunidades Europeas reconocen que el riesgo que comportaba el **[***]** no es plenamente comparable con el riesgo que corrían los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas al otorgar AEP/FEM para el A380, e identifican dos diferencias, a saber, menos avances tecnológicos en el A340-500/600 en comparación con el A380, y reembolso sobre la base de menos entregas en virtud del contrato **[***]**. Pese a ello, las Comunidades Europeas consideran que esas distinciones no explican la gran disparidad entre la prima de riesgo aplicada al **[***]** y la calculada en el informe Ellis.[2663]

7.460 Por último, los Estados Unidos critican el costo del capital máximo propuesto por las Comunidades Europeas porque, a su juicio: i) el capital máximo presupone erróneamente que el riesgo de un solo proyecto no puede exceder del riesgo de capital de una empresa; ii) los factores beta utilizados en el cálculo del capital máximo se basan en el riesgo asociado a una muestra de empresas diversificadas dedicadas a múltiples proyectos o de empresas no dedicadas principalmente al negocio de las aeronaves comerciales, en contraste con empresas o proyectos centrados en LCA; y iii) la determinación de una prima por riesgo de capital hecha por las Comunidades Europeas se basa en gran medida en investigaciones muy recientes que no representan un planteamiento consensuado de la medición del riesgo de capital.[2664] Los Estados Unidos aducen asimismo que las Comunidades Europeas se equivocan al presuponer que la deuda no puede tener un nivel de riesgo que sobrepase el capital máximo propuesto por Whitelaw. Las Comunidades Europeas, por su parte, rechazan la crítica de los Estados Unidos de la muestra de empresas utilizadas para derivar los factores beta, aduciendo que hay una superposición superior al 40 por ciento entre el conjunto de empresas aeroespaciales utilizado por el profesor Whitelaw y las empresas utilizadas en el informe Ellis en apoyo de la verificación **[***]**.[2665] Las Comunidades Europeas observan además que si bien puede ser posible descubrir casos en los que la deuda podría ser más arriesgada que el capital al analizar empresas con distintos perfiles de riesgo, el perfil de riesgo de Airbus SAS es similar al de las empresas utilizadas para calcular el límite máximo.[2666]

7.461 Tras examinar con atención y considerar cuidadosamente los detallados argumentos y contra-argumentos de las partes, así como los diversos estudios y opiniones de especialistas en economía que se han presentado, creemos que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos adolece de varias deficiencias que, a nuestro juicio, implican que probablemente exagera el nivel adecuado del riesgo para proyectos específicos que puede asociarse razonablemente a la AEP/FEM proporcionada para, al menos, varios de los proyectos de LCA de Airbus impugnados.

7.462 En lo fundamental, la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos se basa en el supuesto riesgo asociado a la tenencia de una cartera diversificada de inversiones en capital de riesgo. Aunque no sería inexacto caracterizar la AEP/FEM, debido a sus condiciones de reembolso no garantizado, dependiente del éxito y gradual, como una forma de financiación que es inherentemente especulativa, no creemos que esto la haga *totalmente* comparable con las inversiones en capital de riesgo. Hay varias razones para considerar que el nivel de riesgo asociado a la financiación del capital de riesgo es normalmente mayor que el riesgo asociado a la AEP/FEM. A nuestro entender, el profesor Whitelaw ha aducido convincentemente que prácticamente toda la financiación de capital de riesgo consiste en instrumentos de capital o con características de

[2662] CE, respuesta a la pregunta 63 del Grupo Especial.
[2663] CE, respuesta a la pregunta 63 del Grupo Especial.
[2664] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 110-113; respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), páginas 20 y 21.
[2665] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 210.
[2666] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 213 y 214.

ICC suprimida donde se indica [***]

capital[2667], que en nuestra opinión no se ajustan plenamente a las características de la AEP/FEM. Como explica el profesor Whitelaw, los capitalistas de riesgo normalmente proporcionan financiación mediante instrumentos que son convertibles en acciones porque están interesados en la alta rentabilidad del capital asociada al éxito de las empresas de riesgo. Esos instrumentos garantizan una rentabilidad del capital en el caso de que la empresa financiada tenga éxito, dejando al inversor en una posición preferencial en caso de que fracase.[2668] En contraste, aunque cabe considerar que la AEP/FEM tiene algunas características de capital, como el hecho de que los gobiernos prestamistas carecen de recursos en caso de impago, los contratos de AEP/FEM por lo general se conciben como instrumentos en virtud de los cuales los préstamos se amortizan con cargo a los ingresos del proyecto.

7.463 Además, como se explica en un artículo publicado en el *Journal of Economic Perspectives*, el capital de riesgo se proporciona a empresas que "normalmente son pequeñas y jóvenes, se caracterizan por altos niveles de incertidumbre y grandes diferencias entre lo que los empresarios y los inversores saben ... Generalmente esas empresas poseen pocos activos tangibles, y operan en mercados que cambian muy rápidamente. Las organizaciones de capital de riesgo financian esos proyectos de alto riesgo y recompensa posiblemente elevada comprando acciones o participaciones vinculadas a acciones mientras las empresas son aún de propiedad privada".[2669] En contraste, cuando tuvo lugar el lanzamiento del A380, Airbus se había convertido en una empresa relativamente grande, con más de 30 años de experiencia, importantes ingresos y activos de capital, y un historial de éxito en el desarrollo de LCA que a veces superó las expectativas (aunque también parece que no está del todo claro si varios de los modelos de LCA de Airbus desarrollados inmediatamente antes del A380 tendrán tanto éxito como se esperaba inicialmente).[2670, 2671]

7.464 Una de las razones que los Estados Unidos dan para justificar su afirmación de que la prima de riesgo para proyectos específicos identificada en el informe Ellis es prudente es que refleja el riesgo asociado a la tenencia de una cartera de capital de riesgo bien diversificada, en contraste con el riesgo asociado a la financiación de proyectos de capital de riesgo individuales. No obstante, como ya hemos indicado, hay razones para creer que la financiación de capital de riesgo es intrínsecamente más arriesgada que la AEP/FEM, aunque se considere en forma de una cartera de inversiones. Además, no nos parece del todo claro que la cifra de 700 centésimos de punto porcentual que los Estados Unidos derivan del "costo de la financiación de capital de riesgo"[2672] identificada en el Estudio KSS *sólo* capta el riesgo asociado a la financiación de capital de riesgo. Como indican las Comunidades Europeas, en el Estudio KSS se señala que este "costo" incluye las "comisiones de gestión".

7.465 Los Estados Unidos consideran que las diversas verificaciones que han presentado constituyen pruebas que demuestran el carácter supuestamente prudente de la prima de riesgo para

---

[2667] Informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICC), párrafos 8-14.

[2668] Informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICC), párrafo 12.

[2669] P. Gompers y J. Lerner, "*The venture capital revolution*", *Journal of Economic Perspectives*, 15-2 (2001), CE - Prueba documental 677, página 145, citado en el informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICC), párrafo 18.

[2670] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 47 y 48; CE, respuesta a la pregunta 171 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 142 del Grupo Especial.

[2671] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 171 del Grupo Especial, en las que se indica que la base de datos *Airclaims* CASE demuestra que a fines de 2006 Airbus había efectuado 419 entregas del A330/A340 y 95 entregas del A340-500/600. No obstante, según la información sobre previsiones de entrega presentada por las Comunidades Europeas, CE - Prueba documental 597 (ICSS), hay una diferencia significativa entre las expectativas de entrega de Airbus en las fechas en que esas LCA se lanzaron y la posición a la que realmente se llegó en 2006, ya que las entregas efectivas fueron muchas menos de las previstas.

[2672] Sin subrayar en el original.

ICC suprimida donde se indica [***]

proyectos específicos que proponen. Sin embargo, no estamos persuadidos de que corroboren plenamente los 700 centésimos de punto porcentual indicados por los Estados Unidos.

7.466 Observamos, en primer lugar, que parece haber buenas razones para creer que la prima de riesgo histórica para la inversión en acciones de grandes empresas utilizada por Ibbotson Associates es exagerada. Recordamos que los datos de Ibbotson Associates no sólo fueron utilizados por los Estados Unidos para verificar la prima de riesgo para proyectos específicos que proponían, sino que también se utilizaron para el cálculo de la medida **[***]**. Estimaciones basadas en datos *ex post* del tipo utilizado por Ibbotson Associates en su base de datos demuestran que la prima de riesgo asociada a una inversión en capital puede ser inferior al 7,08 por ciento.[2673] Además, el profesor Whitelaw destaca que los actuales estudios académicos identifican diversas razones por las que la diferencia histórica entre la rentabilidad en el mercado de una inversión en capital y la tasa libre de riesgos puede no ser una medida adecuada de la prima de riesgo para inversiones en capital prevista.[2674] Según las Comunidades Europeas, una serie importante de investigaciones también confirma que medidas históricas como las de Ibbotson Associates sistemáticamente sobreestiman la prima por encima del tipo de interés libre de riesgos que debe pagarse por las inversiones en capital.[2675] En segundo lugar, nos inclinamos a coincidir con las Comunidades Europeas en que la prima de riesgo del 8 por ciento identificada en la Decisión sobre ayuda estatal a CASA atañe a un contexto específico, ya que guarda relación con la financiación para el desarrollo de aeronaves regionales en un momento dado. Las Comunidades Europeas aducen convincentemente que la prima de riesgo identificada en esa decisión era alta debido al gran exceso de capacidad y la baja demanda a que la rama de producción de aeronaves regionales europea tenía que hacer frente a comienzos del decenio

[2673] El profesor Aswath Damodoran concluye que sobre la base de datos *ex post* la prima por riesgo de capital debe ser del 4,8 por ciento. Aswath Damodaran, *Damodaran on Valuation*, CE - Prueba documental 678.

[2674] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafos 21-29, donde se cita L. Calvet, M. Gonzalez-Eiras y P. Sodini, *Financial Innovation, Market Participation, and Asset Prices*, Journal of Financial and Quantitative Analysis, 2004, volumen 39, páginas 431-459; E. Fama y K. French, *The Equity Premium*, Journal of Finance, 2002, volumen 57, páginas 637-659; R. Jagannathan, E. McGrattan y A. Scherbina, *The Declining US Equity Premium*, Federal Reserve Bank of Minneapolis Quarterly Review, 2000, volumen 24, páginas 3-19; M. Lettau, S. Ludvigson y J. Wachter, *The Declining Equity Premium: What Role Does Macroeconomic Risk Play?*, Review of Financial Studies, 2008, volumen 21, 1653-1687; J. Siegel, *The Shrinking Equity Premium*, Journal of Portfolio Management, 1999, volumen 26, páginas 10-16.

[2675] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 63, donde se cita L. Calvet, M. Gonzalez-Eiras y P. Sodini, 2004, "Financial Innovation, Market Participation, and Asset Prices", *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 39, 431-459; E. Fama y K. French, 2002, "The Equity Premium," *Journal of Finance*, 57, 637-659; M. Lettau, S. Ludvigson y J. Wachter, 2006, "The Declining Equity Premium: What Role Does Macroeconomic Risk Play?", *Review of Financial Studies*, próxima publicación; J. Siegel, otoño de 1999, "The Shrinking Equity Premium," *Journal of Portfolio Management*, 26, 10-16; R. Jagannathan, E. McGrattan y A. Scherbina, otoño de 2000, "The Declining U.S. Equity Premium," *Federal Reserve Bank of Minneapolis Quarterly Review*, 24, 3-19; E. Dimson, P. Marsh y M. Staunton, 2003, "Global Evidence on the Equity Risk Premium," *Journal of Applied Corporate Finance*, 15, 27-38; W. Goetzmann y P. Jorion, 1999, "Global Stock Markets in the Twentieth Century," *Journal of Finance*, 54, 953-980; Elton, Edwin J., 1999, "Expected return, realized return, and asset pricing tests", *Journal of Finance*, 54, 1199-1220; Brown Stephen J., William N. Goetzmann, y Stephen Ross, 1995, Survival, *Journal of Finance*, 50, 853-873; Mehra, Rajnish y Edward C. Prescott, 1985, "The Equity Premium: A Puzzle", *Journal of Monetary Economics* 15, 145-161; Kocherlakota, Narayana R., 1996, "The Equity Premium: It's Still a Puzzle", *Journal of Economic Literature* 34 (1), 42-71; Cochrane John H., 1997, "Where is the market going? Uncertain facts and novel theories", *Economic Perspectives* 21, 3-37; Siegel, Jeremy J. y Richard H. Thaler, 1997, "Anomalies: The Equity Premium Puzzle", *Journal of Economic Perspectives* 11 (1), 191-200; Burr, Barry B., 1998, "20% + again? Keep dreaming", *Pensions and Investments* 26, 33 y 34; Benore, Charles, 1983, "A survey of investor attitudes toward the electrical power industry, Paine Webber Mitchell Hutchens, Inc., New York"; Siegel, Jeremy J., 1992, "The equity premium: Stock and bond returns since 1802", *Financial Analysts Journal* enero/febrero, 28-38.

ICC suprimida donde se indica [***]

de 1990.[2676] En tercer lugar, por lo que respecta al recurso de los Estados Unidos al análisis **[***]** realizado en la evaluación crítica del proyecto que hizo el Gobierno del Reino Unido para el A380, convenimos con las Comunidades Europeas en que el hecho de que el Gobierno del Reino Unido no tuviera en cuenta en qué modo las características de reembolso distintivas de la AEP/FEM afectaban a su tasa de recuperación obra en menoscabo de la afirmación de los Estados Unidos de que la evaluación respalda los tipos de interés de referencia en el mercado y la prima de riesgo para proyectos específicos que proponen.[2677]

7.467 Observamos asimismo que la prima por riesgo de capital utilizada en el cálculo del capital máximo efectuado por las Comunidades Europeas, que se basa en pruebas científicas relativamente recientes, respalda la opinión de que la estimación del informe Ellis puede ser demasiado elevada. Tampoco estamos persuadidos de que las diferencias identificadas por los Estados Unidos entre el préstamo **[***]** y la AEP/FEM explican en su totalidad la diferencia de **[***]** centésimos de punto porcentual entre la prima de riesgo para proyectos específicos de 700 centésimos de punto porcentual del informe Ellis y la prima de riesgo de **[***]** centésimos de punto porcentual aplicada en el contrato **[***]**.

7.468 Observamos, por último, que los Estados Unidos tratan de aplicar una misma y única prima de riesgo para proyectos específicos para calcular los tipos de interés de referencia en el mercado asociados a todos los modelos de LCA desarrollados por Airbus. Aunque las Comunidades Europeas no han discutido este aspecto de la prima de riesgo para proyectos específicos del informe Ellis, no estamos persuadidos de que ese sea el mejor planteamiento para identificar la prima de riesgo para proyectos específicos más adecuada para *cada uno* de los contratos de AEP/FEM impugnados. Varios argumentos y elementos de prueba presentados por las partes indican que el riesgo asociado al desarrollo de LCA variará con el paso del tiempo, en función de diversos factores. Esos factores incluyen las condiciones de competencia en la rama de producción de aeronaves y las diferencias en los niveles de tecnología asociados al desarrollo de distintos modelos de LCA.[2678] A nuestro juicio, una prima de riesgo para proyectos específicos puede incluso variar a lo largo del tiempo como consecuencia de los niveles de riesgo que el sector financiero esté dispuesto a aceptar en distintos momentos de su propio ciclo económico. Además, si se pretende que la prima de riesgo para proyectos específicos esté relacionada con el riesgo de impago de la AEP/FEM para un proyecto de desarrollo de LCA en particular, de ello parece seguirse que, en las mismas circunstancias, debería ser mayor para los primeros proyectos de desarrollo de LCA, cuando Airbus tenía relativamente menos experiencia -o, a la inversa, que la prima de riesgo asociada al desarrollo de un modelo posterior de LCA debería ser más baja, habida cuenta del éxito en la experiencia anterior. Aparentemente, el informe Ellis así lo reconoce cuando explica que la prima de riesgo para proyectos específicos de 700 centésimos de punto porcentual guarda relación con la AEP/FEM en su conjunto, afirmando que "una prima de riesgo del 40 por ciento o de aproximadamente ese orden de magnitud sería probablemente muy adecuada para los primeros años de existencia de Airbus, dado el alto riesgo de la AEP/FEM y el reembolso previsto en el marco de proyectos específicos durante los primeros años de existencia de la empresa".[2679]

[2676] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 194-199.

[2677] *Véase* el párrafo 7.449 *supra*.

[2678] *Véase*, por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 305 y 484 (donde se identifican el "riesgo de desarrollo" -"el riesgo de que Airbus no consiga diseñar y construir la aeronave" y el "riesgo de mercado"- "el riesgo de que Airbus no llegue a entregar un número suficiente de aeronaves completadas para reembolsar el principal y los intereses de la [AEP/FEM]"); y CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 195-198 (donde se examinan factores de riesgo que aparentemente afectaron a la rama de producción de aeronaves regionales europea entre 1991 y 1993).

[2679] Informe Ellis, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC), nota 28.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.469 Todas las consideraciones arriba expuestas nos llevan a concluir que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos puede no representar adecuadamente la prima de riesgo para proyectos específicos que un prestamista en el mercado pediría a Airbus que pagara a cambio de proporcionar financiación en los mismos o similares términos y condiciones que la AEP/FEM para *todos* los contratos de AEP/FEM impugnados. A nuestro juicio, para evaluar la idoneidad de la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos es importante tener en cuenta la naturaleza y las circunstancias que prevalecen en cada uno de los distintos proyectos de desarrollo de LCA financiados en virtud de las medidas de AEP/FEM impugnadas. En consecuencia, por lo que respecta a los primeros modelos de LCA de Airbus, a saber, el A300 y el A310, cuando Airbus se encontraba en sus primeras etapas de existencia, nos parece que una prima de riesgo para proyectos específicos derivada del riesgo asociado a la inversión en una cartera de inversiones en capital de riesgo bien diversificada es un sustitutivo razonable de la prima de riesgo para proyectos específicos *mínima* que sería adecuado asociar a una financiación en el mercado comparable con la AEP/FEM. No obstante, para posteriores modelos de LCA de Airbus, y en particular el A320, el A330/A340, el A330-200 y el A340-500/600, la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos probablemente exagera el *máximo* que a nuestro juicio las pruebas que tenemos ante nosotros sugieren sería adecuado, mientras que, debido a los desafíos tecnológicos reconocidos que plantea el proyecto del A380, nos parece que podría razonablemente aceptarse que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos representa el *límite máximo* de la prima de riesgo que un prestamista en el mercado pediría a Airbus que pagara por una financiación en los mismos o similares términos y condiciones que los de los contratos de AEP/FEM para el A380.

Prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas

7.470 Las Comunidades Europeas presentan su propia prima de riesgo para proyectos específicos, calculada por el profesor Whitelaw sobre la base de la rentabilidad que los "proveedores que comparten riesgos" de Airbus esperaban conseguir sobre la financiación que proporcionaron para el desarrollo del A380.[2680] Según las Comunidades Europeas, la jurisprudencia de la OMC confirma que por lo que respecta a los tipos de interés en el mercado el Grupo Especial debe preferir un punto de referencia más específico que un punto de referencia de carácter más general. Por tanto, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que rechace la prima de riesgo para proyectos específicos más general propuesta por los Estados Unidos, en favor de la prima de riesgo para proyectos específicos que ellas proponen, derivada de la rentabilidad prevista por los "proveedores que comparten riesgos" de Airbus en virtud de su participación financiera en el mismo proyecto (A380) emprendido por la misma empresa (Airbus) en el mismo mercado (LCA).[2681] Al igual que los Estados Unidos, las Comunidades Europeas proponen una y la misma prima de riesgo para proyectos específicos para cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas, con la excepción del A300 y el A310, para los cuales las Comunidades Europeas no han propuesto ningún tipo de interés de referencia en el mercado. El valor de la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas es menos de **[*******]** de las 700 centésimos de punto porcentual propuestas por los Estados Unidos.

7.471 Las Comunidades Europeas aducen varias razones para justificar su recurso a los contratos de proveedores que comparten riesgos del proyecto del Airbus A380 a efectos de identificar una prima de riesgo para proyectos específicos adecuada para la AEP/FEM, entre otras cosas porque, en su opinión, son ampliamente utilizados en la rama de producción de LCA, contienen términos y

[2680] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICSS), párrafos 36-54; informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICSS), párrafos 21-36.

[2681] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 89, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves* (las Comunidades Europeas no citan ningún párrafo en concreto).

ICC suprimida donde se indica [***]

condiciones similares y conllevan un riesgo comparable. En particular, las Comunidades Europeas afirman que "la financiación mediante proveedores que comparten los riesgos es una fuente de financiación importante para el desarrollo de las aeronaves Airbus y Boeing", que se estima supuestamente cubre "un 60 por ciento de los costos de desarrollo del Boeing 787".[2682] Las Comunidades Europeas observan además que en el caso tanto de la financiación en virtud de la AEP/FEM como de la financiación por proveedores que comparten los riesgos, una parte financia una fracción de los costos de desarrollo a cambio del reembolso con cargo a los ingresos generados por la entrega de aeronaves, no con cargo a los beneficios.[2683] Es más, a ese respecto el profesor Whitelaw afirma que "las condiciones de los acuerdos de proveedores que comparten riesgos son similares a las de los contratos de AEP/FEM de los Estados miembros"[2684], si bien observa que los proveedores que comparten riesgos tienen que hacer frente a dos tipos de riesgos que los Estados miembros de las Comunidades Europeas no afrontan, a saber, la incertidumbre por lo que respecta a sus propios costos de desarrollo, y la incertidumbre sobre los calendarios de reembolso.[2685]

7.472 La metodología utilizada por el profesor Whitelaw para calcular la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta conllevaba los siguientes pasos: i) calcular la tasa de rentabilidad interna prevista para cada contrato en una muestra escogida de contratos de proveedores que comparten riesgos para el A380; ii) calcular el promedio ponderado de las tasas de rentabilidad interna de los contratos comprendidos en la muestra; y iii) restar el tipo de interés asociado en el informe Ellis con el promedio de los empréstitos gubernamentales libres de riesgo y el promedio de las primas de riesgo de los préstamos empresariales generales para el año 2001, para llegar así a la prima de riesgo para proyectos específicos.[2686] Para ello el profesor Whitelaw escogió en primer lugar una muestra de contratos de proveedores que comparten riesgos. Para cada contrato seleccionado, el profesor Whitelaw calculó la tasa de rentabilidad interna como el tipo de descuento que iguala el valor actual de la inversión del proveedor que comparte riesgos en los trabajos de desarrollo del A380 y el valor actual del reembolso por Airbus de esos costos de desarrollo previsto. Seguidamente, el profesor Whitelaw calculó el promedio ponderado de la rentabilidad para los contratos seleccionados, llegando a una tasa de rentabilidad de referencia global única para el A380. El profesor Whitelaw justifica la aplicación de una tasa de rentabilidad única a toda la AEP/FEM para el A380 en las siguientes razones:

> "Cuando tuvo lugar el lanzamiento del A380, Airbus estaba controlada al 80 por ciento por EADS, y Airbus GIE estaba en proceso de integrarse en la entidad única Airbus SAS. Por tanto, los tipos correspondientes a países específicos están menos justificados. Además, como consecuencia de la creación del euro y el Banco Central Europeo, los tipos libres de riesgo de Alemania, España y Francia estaban convergiendo, y el del Reino Unido era prácticamente idéntico al promedio de los otros tres."[2687]

7.473 Para determinar finalmente la prima de riesgo para proyectos específicos, el profesor Whitelaw restó el tipo libre de riesgos del informe Ellis y el promedio del tipo de los empréstitos empresariales generales de Airbus del informe Ellis de la tasa de rentabilidad única calculada para todos los contratos de AEP/FEM para el A380.

[2682] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 501.
[2683] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 36.
[2684] Declaración oral confidencial de las Comunidades Europeas en la primera reunión con el Grupo Especial (en lo sucesivo "CE, Primera declaración oral confidencial"), párrafo 23.
[2685] CE, Primera declaración oral confidencial, párrafo 23.
[2686] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 39.
[2687] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC), nota 31.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.474 Las Comunidades Europeas presentan tres verificaciones alternativas para confirmar la prima de riesgo para proyectos específicos que proponen. Los argumentos de las Comunidades Europeas por lo que respecta a dos de ellas, el acuerdo de financiación **[*****]** y el costo del capital máximo, ya se han expuesto y examinado.[2688] La tercera verificación es el análisis **[*****]** realizado por el Departamento de Comercio e Industria en la evaluación crítica del proyecto realizado por el Reino Unido para el A380, modificado y reinterpretado por el profesor Whitelaw.[2689] Las partes han presentado y analizado esta medida en sus comunicaciones ICSS.[2690]

7.475 Los Estados Unidos consideran que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas no es fiable por varias razones. En primer lugar, aducen que las Comunidades Europeas no han presentado pruebas suficientes para respaldar la prima de riesgo que proponen, y observan que sólo presentaron cinco páginas de un solo contrato entre un proveedor que comparte riesgos y Airbus.[2691] En segundo lugar, aducen que la muestra de contratos de proveedores que comparten riesgos utilizada por el profesor Whitelaw es selectiva, parcial y demasiado pequeña, como consecuencia de lo cual los cálculos del profesor Whitelaw están sujetos a error.[2692] Por ejemplo, el informe Ellis afirma que "el sesgo de la muestra seleccionada debido al entorno comercial específico de esos proveedores del A380 es suficiente para descalificar el uso del análisis de Whitelaw, por no hablar de la inclusión sustancial de esa pequeña muestra de proveedores subvencionados".[2693] En tercer lugar, según el informe Ellis, la escasa información facilitada por las Comunidades Europeas sobre las condiciones de reembolso establecidas en uno de los contratos de proveedores que comparten riesgos, aunque no es estrictamente suficiente para evaluar satisfactoriamente su riesgo relativo, demuestra que implica un riesgo significativamente menor que el de los contratos de AEP/FEM. Por tanto, el informe Ellis aduce que el riesgo más bajo propio de los contratos de proveedores resulta en un acusado sesgo a la baja en la prima de riesgo para proyectos específicos del profesor Whitelaw.[2694]

7.476 Aparte de distintas condiciones de reembolso, el informe Ellis identifica otra supuesta característica de los contratos de proveedores que comparten riesgos que indica la aceptación de un nivel de riesgo más bajo que el de la AEP/FEM, a saber, las obligaciones de compra mínimas contraídas por Airbus. En apoyo de esa afirmación, el informe Ellis se basa en un informe de la agencia Fitch Ratings que sugiere que muchos de los proveedores de Airbus están protegidos del riesgo por compromisos contractuales que obligan a Airbus a efectuar un número mínimo de compras de suministros, asumiendo de ese modo el riesgo derivado de las demoras o el fracaso de los proyectos.[2695] El informe Ellis también aduce que por varias razones las tasas de rentabilidad internas de los contratos de proveedores son normalmente menores que las tasas de rentabilidad reales previstas para los proveedores. El informe Ellis basa esa opinión en la afirmación de que la

[2688] *Véanse* los párrafos 7.452 y 7.453, y 7.459.

[2689] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 357; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 215 del Grupo Especial.

[2690] *Véase también* el Informe de réplica de Whitelaw, CE - Prueba documental 656 (ICSS), párrafos 40-45.

[2691] Estados Unidos, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 31; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 171 del Grupo Especial; respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC), página 22.

[2692] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC), páginas 21-22.

[2693] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC), página 28.

[2694] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), páginas 23-24.

[2695] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), página 23.

ICC suprimida donde se indica [***]

rentabilidad prevista de un proyecto de manufactura normalmente incluye varias posibles fuentes de rentabilidad, como futuras oportunidades comerciales que aumentan la rentabilidad prevista del proyecto por encima de la tasa de rentabilidad interna calculada y reducen su riesgo. Las empresas también aplican estrategias para la presentación de ofertas en virtud de las cuales el precio ofertado para un contrato en particular puede reflejar otras oportunidades con el mismo cliente. Además, en contraste con el capital proporcionado por bancos o instituciones financieras, el capital de un proveedor está vinculado al insumo que ese proveedor está fabricando. Como los proveedores tienen una gama de opciones menor que los inversores, la tasa de rentabilidad que requieren será inferior a la de los inversores.[2696] Ellis también sugiere que muchos proveedores recibieron financiación gubernamental para garantizar los costos de su participación en el proyecto del A380, lo que implica que no puede considerarse que la rentabilidad de sus contratos es plenamente comercial.[2697] Por último, los Estados Unidos adoptan el argumento del Brasil de que la AEP/FEM reduce el riesgo asociado con la propia Airbus, y en consecuencia, sólo por esa razón, distorsiona el punto de referencia para los proveedores que comparten riesgos.[2698]

7.477 Los Estados Unidos rechazan la afirmación de que las verificaciones efectuadas por las Comunidades Europeas respaldan la prima de riesgo para proyectos específicos que éstas proponen. Los argumentos de los Estados Unidos contra el acuerdo de financiación **[*******]** y el costo del capital máximo ya se han expuesto y examinado.[2699] Los Estados Unidos también presentan dos objeciones al análisis **[*******]** revisado del Reino Unido que figura en el informe de réplica del profesor Whitelaw.[2700] En particular, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas, al presentar esta información, estaban ofreciendo nuevas pruebas fácticas no como réplica sino en un intento de fortalecer su crítica errónea del punto de referencia propuesto por los Estados Unidos. Los Estados Unidos consideran que la introducción de estas pruebas contradice lo dispuesto en el párrafo 15 del Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, y en consecuencia piden a éste que rechace tanto las nuevas pruebas como el argumento formulado por las Comunidades Europeas sobre la base de ellas. La segunda objeción de los Estados Unidos atañe su imposibilidad de verificar la exactitud de la nueva información presentada en el informe de réplica de Whitelaw.[2701]

7.478 Las Comunidades Europeas rechazan las críticas de los Estados Unidos.[2702] El profesor Whitelaw responde a las críticas de los Estados Unidos relativas al muestreo de los contratos de proveedores que comparten riesgos afirmando que la muestra utilizada comprendía el 100 por ciento de los contratos para los que podía calcularse una tasa de rentabilidad interna. Observa, además, que la cuantía total acordada de los costos de desarrollo del A380 asumida por los proveedores que comparten riesgos comprendidos en la muestra representa el 42,09 por ciento del valor total de los costos de desarrollo para todos los contratos de proveedores que comparten riesgos con respecto al A380.[2703] En segundo lugar, basándose principalmente en pruebas ICSS, las Comunidades Europeas aducen que sólo hay pequeñas diferencias entre las condiciones de reembolso de los contratos de proveedores que comparten riesgos y la AEP/FEM, y que esas diferencias están compensadas por dos fuentes de riesgo que los Estados miembros no afrontan, a saber, el riesgo de

[2696] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), página 25; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 115-118.
[2697] Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), página 24.
[2698] Estados Unidos, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 40.
[2699] *Véanse* los párrafos 7.454, 7.458 y 7.460.
[2700] Estados Unidos, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 23 y 24.
[2701] Estados Unidos, apéndice ICSS a la Segunda declaración oral confidencial de los Estados Unidos, párrafo 24.
[2702] CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 14 a 17.
[2703] CE, Segunda declaración oral (ICSS), párrafos 84-88.

ICC suprimida donde se indica [***]

que los costos sean superiores a los previstos y el riesgo de no recibir puntualmente sus ingresos.[2704] Las Comunidades Europeas también rechazan el recurso de los Estados Unidos al informe de la agencia Fitch Ratings, aduciendo que esta última no sabía si los proveedores del A380 habían obtenido o no compromisos de compras mínimas.[2705] En tercer lugar, las Comunidades Europeas rechazan la idea de que los proveedores que comparten riesgos no son verdaderos agentes en el mercado. Además, según las Comunidades Europeas, la idea de que los proveedores que comparten riesgos tienen menos opciones para sus inversiones de capital que inversores como los bancos y los fondos de pensiones es irrelevante. A juicio de las Comunidades Europeas, lo que importa es que los proveedores que comparten riesgos ofrecen fuentes alternativas de financiación en el mercado. De manera análoga, las Comunidades Europeas no creen que haya razón alguna para creer que la posibilidad de obtener futuros contratos con Airbus hubiera afectado a las condiciones de los acuerdos de suministro. En ese sentido, las Comunidades Europeas alegan que los Estados Unidos no han presentado ninguna prueba que justifique ese argumento, y que las Comunidades Europeas no perciben ningún mercado ulterior para el tipo de productos vendidos por los proveedores que comparten riesgos ni ningún incentivo para que éstos reduzcan su rentabilidad.[2706] En cuarto lugar, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han presentado pruebas de que la financiación gubernamental para los proveedores que comparten riesgos afecta a las condiciones de los contratos de financiación acordados con Airbus. Aducen asimismo que aunque así fuera, el cambio resultante en los tipos de referencia sería despreciable.[2707] En quinto lugar, por lo que respecta al argumento de que la AEP/FEM reduce el riesgo asociado con Airbus, las Comunidades Europeas aducen que no hay pruebas que respalden la hipótesis de que los proveedores que comparten riesgos aceptarían una rentabilidad menor basándose en la posibilidad de que Airbus recibiera AEP/FEM en condiciones y cuantías desconocidas para ellos.[2708]

7.479 Tras examinar concienzudamente y considerar con cuidado los argumentos y contraargumentos detallados de las partes y los diversos estudios y opiniones de especialistas en economía que se han presentado, creemos que hay varias deficiencias en la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas, que a nuestro juicio implican que éstas subestiman el nivel adecuado de riesgo para proyectos específicos que puede razonablemente asociarse con la AEP/FEM para todas las medidas impugnadas.

7.480 Estamos, en principio, de acuerdo con la opinión de que la rentabilidad asociada a la financiación en el mercado efectivamente proporcionada a Airbus para el mismo proyecto que la AEP/FEM podría utilizarse como una base adecuada para derivar la prima de riesgo para proyectos específicos pertinentes. Es más, ese planteamiento sería preferible al utilizado por los Estados Unidos para calcular su propia prima de riesgo para proyectos específicos. Sin embargo, no estamos persuadidos de que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas se derive de datos que tengan esas características. En primer lugar, observamos que el profesor Whitelaw sólo utilizó información correspondiente a una muestra de contratos de proveedores que comparten riesgos para calcular la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta.[2709] Aunque el profesor Whitelaw afirma que los contratos utilizados representaban el 100 por ciento de aquellos para los que podía calcularse una tasa de rentabilidad interna, no

[2704] CE, Segunda declaración oral (ICSS), párrafos 78-80; CE, Primera declaración oral confidencial, párrafo 23.
[2705] CE, Segunda declaración oral (ICSS), párrafo 83.
[2706] CE, Segunda declaración oral (ICSS), párrafos 94-97.
[2707] CE, Segunda declaración oral (ICSS), párrafos 89-91.
[2708] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 14; CE, Segunda declaración oral ICSS, párrafo 92.
[2709] Observamos que en la respuesta de Ellis al informe Whitelaw parece afirmarse que la muestra de contratos de proveedores que comparten riesgos utilizada por Whitelaw se seleccionó entre "miles" de contratos. Respuesta de Ellis a Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534a (ICC), página 22.

ICC suprimida donde se indica [***]

tenemos posibilidad de verificar esa afirmación, porque las Comunidades Europeas han presentado pocos o ninguno de los datos básicos utilizados en los cálculos del profesor Whitelaw. Concretamente, las Comunidades Europeas han presentado un cuadro en el que se resumen varios elementos de información que aparentemente se toman y se derivan de los contratos de proveedores que comparten riesgos comprendidos en la muestra, y cinco páginas de uno de esos contratos.[2710] Incluso sobre la base únicamente del número de contratos de proveedores que comparten riesgos efectivamente comprendidos en la muestra estimamos que esto es claramente insuficiente para justificar las afirmaciones de las Comunidades Europeas relativas a la prima de riesgo específica para proyectos adecuada. Observamos, además, que el único contrato que las Comunidades Europeas han presentado revela que hay al menos una diferencia importante entre las condiciones de reembolso establecidas en ese contrato y las de la AEP/FEM, que en nuestra opinión reduce su nivel relativo de riesgo.[2711] Opinamos asimismo que los argumentos de los Estados Unidos que sugieren que los proveedores que comparten riesgos tenían incentivos para reducir su tasa de rentabilidad prevista son hasta cierto punto lógicos.[2712] Estamos también de acuerdo con la opinión expresada por el Brasil y los Estados Unidos de que la ayuda gubernamental para el A380 en forma de AEP/FEM reduce el nivel de riesgo asociado a la financiación por los proveedores que comparten riesgos, lo que limita su comparabilidad con la AEP/FEM. Además, el estudio de viabilidad comercial del Airbus A380 contiene información que sugiere que la participación de los proveedores que comparten riesgos en el proyecto del A380 puede no haber tenido lugar en condiciones estrictas de mercado por lo que respecta a todos los participantes.[2713]

7.481 Por tanto, a pesar de las posibilidades que se abren, las carencias de las pruebas en las que se basó el profesor Whitelaw para calcular la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas y las notables diferencias entre los riesgos asumidos por los proveedores que comparten riesgos en comparación con los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas nos llevan a concluir que la prima de riesgo para proyectos específicos correspondiente al A380 propuesta por las Comunidades Europeas no es fiable y subestima la prima de riesgo que un operador en el mercado habría razonablemente exigido que Airbus pagara por una financiación en los mismos o similares términos que la AEP/FEM para este modelo de LCA en particular. Observamos, además, que, al igual que los Estados Unidos, las Comunidades Europeas tratan de aplicar una misma y única prima de riesgo para proyectos específicos para calcular los tipos de interés de referencia en el mercado asociados a todos los modelos de LCA desarrollados por Airbus. Por razones que ya hemos explicado, no estamos persuadidos de que ese sea el mejor planteamiento para identificar la prima de riesgo para proyectos específicos más adecuada para cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados.[2714] Como observamos en el contexto de nuestra evaluación de la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos, para determinar la idoneidad de una prima de riesgo para proyectos específicos en lo que respecta a una financiación en el mercado comparable a la AEP/FEM, es importante tener en cuenta la naturaleza y las circunstancias que rodean a cada uno de los proyectos de desarrollo de LCA financiados en virtud de las medidas de AEP/FEM impugnadas. Por tanto, aunque nos parece razonable concluir que los

[2710] Informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICSS), Prueba documental 1; y contrato de proveedor que comparte riesgos Re A380, CE - Prueba documental 117 (ICSS).

[2711] Compárense las disposiciones sobre reembolso del contrato de proveedor que comparte riesgos Re A380, CE - Prueba documental 117 (ICSS), con, por ejemplo, el contrato de AEP/FEM del Reino Unido para el A380, Lista 3, párrafo 3, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC).

[2712] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 174 del Grupo Especial.

[2713] CE - Prueba documental 362 (ICSS), página 29. De manera análoga, la respuesta de Ellis al informe Whitelaw afirma que varios de los proveedores utilizados en el análisis de Whitelaw recibieron "financiación con características de Ayuda para emprender proyectos u otras subvenciones públicas que reducen su costo de capital y en consecuencia la rentabilidad requerida en los contratos con Airbus". Respuesta de Ellis al informe Whitelaw, Estados Unidos - Prueba documental 534 (ICSS), página 24.

[2714] *Véase* el párrafo 7.468 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

primeros modelos de LCA de Airbus, a saber, el A300 y el A310, habrían justificado una prima de riesgo para proyectos específicos al menos equivalente a la propuesta por los Estados Unidos, para posteriores modelos de LCA de Airbus, y en particular para el A320, el A330/A340, el A330-200 y el A340-500/600, la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos probablemente exagera la prima de riesgo para proyectos específicos máxima que a nuestro juicio las pruebas que tenemos ante nosotros sugieren sería la adecuada. A la inversa, constatamos que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas para los mismos modelos subestima la prima de riesgo para proyectos específicos razonable que un prestamista en el mercado habría pedido a Airbus que pagara para una financiación en los mismos o similares términos y condiciones que la AEP/FEM para todos esos modelos de LCA, así como para el A380.

Conclusión sobre si las contribuciones financieras otorgan o no un beneficio

7.482 Recordamos que para determinar si las contribuciones financieras hechas en virtud de los acuerdos de AEP/FEM otorgan un beneficio a Airbus, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, debemos centrarnos en si la AEP/FEM pone a Airbus en una situación más ventajosa que la que tendría si tuviera que encontrar en el mercado una financiación en los mismos o similares términos y condiciones. A la luz de los argumentos de las partes y de las circunstancias específicas de esta diferencia, creemos adecuado resolver esta cuestión examinando si el costo para Airbus de los contratos de AEP/FEM impugnados es menor que el que tendría que afrontar si tratara de obtener de prestamistas en el mercado financiación en los mismos o similares términos y condiciones que la AEP/FEM.[2715]

7.483 Por lo que respecta al costo de la AEP/FEM para Airbus, hemos constatado que las estimaciones presentadas por las Comunidades Europeas, antes de los supuestos efectos fiscales, son en casi todos los casos una base apropiada para realizar la comparación requerida, teniendo presente que consideramos que representan la tasa de rentabilidad *máxima* que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas podían razonablemente haber previsto en el momento en que suscribieron los contratos de AEP/FEM. En un caso nos hemos basado en las tasas de rentabilidad propuestas por los Estados Unidos[2716], y en otro caso hemos determinado nosotros mismos los valores más adecuados.[2717]

7.484 Por lo que respecta a las seis medidas de AEP/FEM para el A300 y el A310 sobre las cuales las Comunidades Europeas no presentaron una estimación de las tasas de rentabilidad previstas, creemos que la estimación de **[***]** para cada contrato presentada por los Estados Unidos refleja con exactitud las expectativas de los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas en lo tocante a esos contratos. Observamos a ese respecto que si bien las Comunidades Europeas han presentado amplios y variados argumentos sobre las cuestiones que conciernen a las tasas de rentabilidad reales asociadas a la AEP/FEM, en ningún momento han rechazado concretamente la alegación sobre el tipo de interés de **[***]** presentada por los Estados Unidos por lo que respecta a esos contratos. Además, no hemos encontrado en los argumentos pertinentes nada que socave el argumento de que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas no esperaban obtener ninguna rentabilidad específica sobre el reembolso total de sus contribuciones de AEP/FEM para el A300 y el A310 en las fechas en que suscribieron los respectivos contratos.[2718]

[2715] *Véase* el párrafo 7.401 *supra*.
[2716] *Véanse* los párrafos 7.416-7.422 *supra*.
[2717] *Véanse* los párrafos 7.423 y 7.424 *supra*.
[2718] *Véase* el Acuerdo de 1969 para el A300, artículos 6 y 7; El *Protocole d'Accord* francés para el A300, artículo 5, CE - Prueba documental 603 (ICC); el Acuerdo de 1981 para el A310, artículo 9, CE -

ICC suprimida donde se indica [***]

7.485 No obstante, en lo tocante al costo de una financiación en el mercado comparable a la AEP/FEM, hemos constatado que ninguna de las propuestas sobre la prima de riesgo para proyectos específicos adecuada presentadas por las partes puede aplicarse razonablemente como el criterio idóneo para determinar si todos los contratos de AEP/FEM impugnados otorgan un beneficio. Comenzando por la AEP/FEM proporcionada para el A300 y el A310, hemos constatado que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos representa una aproximación razonable a la prima de riesgo para proyectos específicos *mínima* que sería adecuado asociar a una financiación en el mercado comparable a la AEP/FEM. Recordamos que las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prima de riesgo para proyectos específicos alternativa para esos modelos de LCA de Airbus. De ello se sigue que el tipo de interés en el mercado adecuado para determinar si los contratos alemán, francés y español de AEP/FEM para esos modelos de LCA de Airbus otorgan un beneficio es el tipo de referencia en el mercado propuesto por los Estados Unidos, que a nuestro juicio representa una estimación razonable del tipo de interés más bajo que un prestamista comercial habría requerido para financiar los mismos proyectos de LCA en términos y condiciones comparables a los de la AEP/FEM.

7.486 Por lo que respecta a los modelos de LCA desarrollados entre el A310 y el A380, nuestras constataciones sobre la prima de riesgo para proyectos específicos adecuada nos llevan a concluir que los tipos de interés de referencia en el mercado con los cuales contrastar si las medidas de AEP/FEM impugnadas otorgaban un beneficio están comprendidos en la horquilla de tipos de interés propuestos por ambas partes, es decir, por encima de los tipos de interés de referencia propuestos por las Comunidades Europeas, pero por debajo de los niveles de referencia presentados por los Estados Unidos.

7.487 Recordamos, por último, que hemos constatado que puede razonablemente aceptarse que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por los Estados Unidos para el A380 representa el límite máximo de la prima de riesgo que un prestamista en el mercado pediría a Airbus que pagara por una financiación comparable a la AEP/FEM, mientras que consideramos que la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas subestima el nivel de riesgo adecuado asociado a la financiación de tal proyecto en términos y condiciones comparables a los de la AEP/FEM. Por consiguiente, constatamos que los tipos de interés de referencia en el mercado más adecuados para determinar si los contratos de AEP/FEM para el A380 impugnados otorgaron un beneficio están comprendidos en la horquilla de tipos de interés que está por encima de los propuestos por las Comunidades Europeas y llega hasta los valores propuestos por los Estados Unidos.

Prueba documental 942 (ICC). Observamos que este último Acuerdo sólo preveía pagos de reembolsos en función de las ventas tras el reembolso del principal del préstamo.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.488 Nuestras constataciones específicas pueden ilustrarse en el siguiente cuadro:

Cuadro 7 - Tasas de rentabilidad de la AEP/FEM comparadas con las tasas de rentabilidad en el mercado

	Contrato de AEP/FEM	Tasas de rentabilidad de la AEP/FEM[2719]	Tasas de rentabilidad en el mercado[2720]	Diferencial
FRANCIA	A300	0%	al menos 16,52%	al menos 16,52%
	A310	0%	al menos 18,88%	al menos 18,88%
	A320	**[***]**	más del 13,49%[2721] pero menos del 20,49%	**más del [***] + [[ICSS]][2722] pero menos del [***]**
	A330/A340	**[[**ICSS**]]**	más del 10,86%[2722] pero menos del 17,86%	más del **[[**ICSS**]]**[2723] pero menos del **[[**ICSS**]]**[2724]
	A330-200	**[***]**	más del 9,2%[2722] pero menos del 17,22%	más del **[[**ICSS**]]**[2725] pero menos del **[***]**
	A340-500/600	**[***]**	más del 7,47%[2722] pero menos del 14,47%	más del **[***] + [[**ICSS**]]**[2723] pero menos del **[***]**
	A380	**[***]**	más del 6,89%[2722] y hasta el 13,89%	del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]) al **[***]**

[2719] Véase el cuadro 5 *supra*.

[2720] Todas las cifras de esta columna que no van acompañadas de una nota están tomadas del cuadro 6.

[2721] Esta cifra representa el tipo de interés de referencia en el mercado propuesto por las Comunidades Europeas. Sin embargo, como las Comunidades Europeas han designado ICSS sus tipos de interés de referencia en el mercado, no podemos revelarlos en el texto de nuestro informe. Para dar una medida aproximada de la gama de tipos de interés de referencia en el mercado pertinente hemos sustituido los tipos de interés de referencia en el mercado de las Comunidades Europeas basados en ICSS por "los tipos de los empréstitos empresariales generales basados en el mercado para las empresas de Airbus" identificados en la Prueba documental 6 del informe Ellis (en los cuales, observamos, también se apoyaron las Comunidades Europeas al establecer sus referencias). Véase, por ejemplo, el informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICC), párrafo 40. En todos los casos, los tipos de interés de referencia en el mercado concretamente propuestos por las Comunidades Europeas son menos de **[***]** de 700 centésimos de punto porcentual por encima de los valores pertinentes tomados de "los tipos de los empréstitos empresariales generales basados en el mercado para las empresas de Airbus" identificados en la Prueba documental 6 del informe Ellis.

[2722] Esta cifra ICSS es la prima de riesgo para proyectos específicos calculada por las Comunidades Europeas, que figura en las Pruebas documentales 2 y 3 del informe Whitelaw, CE - Prueba documental 11 (ICSS).

[2723] 10,86 por ciento más la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas, menos la tasa de rentabilidad [[ICSS]] que figura en la segunda columna.

[2724] 17,86 por ciento menos la tasa de rentabilidad [[ICSS]] que figura en la segunda columna.

[2725] 9,2 por ciento más la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas, menos **[***]**.

ICC suprimida donde se indica [***]

	Contrato de AEP/FEM	Tasas de rentabilidad de la AEP/FEM[2719]	Tasas de rentabilidad en el mercado[2720]	Diferencial
ALEMANIA	A300	0%	al menos 15,18%	al menos 15,18%
	A310	0%	al menos 13,99%	al menos 13,99%
	A320	**[***]**	más del 8,95%[2722] pero menos del 15,95%	más del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** pero menos del **[***]**
	A330/A340	**[***]**	más del 7,52%[2722] pero menos del 14,52%	más del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** pero menos del **[***]**
	A380	**[***]**	más del 6,75%[2722] y hasta el 13,75%	del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** al **[***]**
ESPAÑA	A300	0%	al menos 16,60%	al menos 16,60%
	A310	0%	al menos 18,88%	al menos 18,88%
	A320	**[***]**	más del 17,52%[2722] pero menos del 24,52%	más del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** pero menos del **[***]**
	A330/A340	**[***]**	más del 14,19%[2722] pero menos del 21,19%	más del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** pero menos del **[***]**
	A340-500/600	**[***]**	más del 8,29% pero menos del 15,29%	más del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** pero menos del **[***]**
	A380	**[***]**	más del 7,07%[2722] y hasta el 14,07%	del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** al **[***]**
REINO UNIDO	A320	**[***]**	más del 12,59%[2722] pero menos del 19,59%	más del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** pero menos del **[***]**
	A330/A340	**[***]**	más del 10,97%[2722] pero menos del 17,97%	más del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2723]**)** pero menos del **[***]**
	A380	**[***]**	más del 6,54%[2722] y hasta el 13,54%	del (**[***]** + **[[**ICSS**]]**[2726]**)** al **[***]**

7.489 Según los Estados Unidos, todas las contribuciones de AEP/FEM proporcionadas a Airbus a tipos de interés cero no buscan una tasa de rentabilidad comercial, y en consecuencia tienen que otorgar un beneficio.[2727] Aunque para resolver esta diferencia no es necesario decidir si en términos generales los Estados Unidos tienen razón[2728], el cuadro *supra* permite confirmar que en los casos en que se proporcionó AEP/FEM a Airbus sin costos por intereses, sólo se podría haber obtenido la misma financiación del mercado con tipos de interés positivos. Constatamos, por tanto, que las contribuciones financieras proporcionadas en virtud de los acuerdos para el A300 y el A310, así como los contratos españoles para el A320 y el A330/A340, otorgaron un beneficio a Airbus, por lo cual constituyen subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[2726] 6,54 por ciento más la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas, menos **[***]**.

[2727] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 184 (contratos para el A300 y el A310), 198 y 200 (contrato español de 1992 para el A320), 223 y 225 (contrato español para el A330/A340, donde se

ICC suprimida donde se indica [***]

7.490 Llegamos a la misma conclusión por lo que respecta a todas las demás medidas de AEP/FEM impugnadas. Es más, incluso sobre la base de las propias estimaciones de las Comunidades Europeas sobre las tasas de rentabilidad y los tipos de interés de referencia en el mercado, es evidente que las contribuciones financieras proporcionadas en forma de AEP/FEM otorgaron un beneficio a Airbus.[2729] Además, si no hubiéramos rechazado las tasas de rentabilidad ajustadas por impuestos de la AEP/FEM propuestas por las Comunidades Europeas, lo mismo sería cierto para todos los contratos de AEP/FEM salvo el contrato francés para el A330-200.

7.491 Las Comunidades Europeas aducen que el hecho de que los tipos de interés asociados a las medidas de AEP/FEM impugnadas puedan ser menores que los que se establecerían en instrumentos financieros basados en el mercado comparables no significa automáticamente que otorguen un beneficio. Según las Comunidades Europeas, las obligaciones de política pública que conllevaba "la mayoría"[2730] de las medidas pertinentes también deben tenerse en cuenta. Las Comunidades Europeas sostienen, en particular, que las medidas de AEP/FEM pueden conllevar obligaciones de política pública que no forman parte de los préstamos comerciales.[2731] Explican, por tanto, que "para permitir una comparación 'entre cosas iguales' entre un préstamo FEM y un préstamo comercial, el precio efectivamente pagado en virtud del préstamo FEM debe reflejar las obligaciones adicionales para el receptor que no formarían parte de un préstamo comercial. A cambio de aceptar esas obligaciones, Airbus Ams/NatCos, como operadores comerciales, lógicamente esperarían pagar menos por otros elementos del contrato FEM".[2732] Las Comunidades Europeas sostienen que si se tienen en cuenta los costos asociados a esas obligaciones de política pública, las tasas de rentabilidad asociadas a los contratos de AEP/FEM impugnados tienen que ajustarse significativamente hasta un nivel que "pondría en tela de juicio la existencia del beneficio *de minimis* indicado" por los valores constatados en los informes Whitelaw y de ITR.[2733]

7.492 Los Estados Unidos aducen que el recurso de las Comunidades Europeas a la supuesta existencia de obligaciones de política pública para aumentar la rentabilidad efectiva asociada a los contratos de AEP/FEM "es extremadamente vago y no está justificado por ninguna prueba".[2734] Sostienen además que aun en el caso de que la posición de las Comunidades Europeas estuviera teóricamente justificada, sería inadecuado tener en cuenta supuestas obligaciones asociadas a la AEP/FEM al tiempo que se pasan por alto otras obligaciones y costes asociados a la financiación comercial (por ejemplo, comisiones bancarias, reglamentarias y de las agencias crediticias, y costos asociados a los trabajadores dedicados a actividades relacionadas con la financiación).[2735]

---

afirma que ese resultado se sigue de la constatación del Grupo Especial, en *Canadá - Aeronaves*, de que los préstamos en el marco del programa *Technology Partnership Canada* otorgaron un beneficio porque el Canadá, "de conformidad con su política, no trataba de obtener un tipo comercial de beneficios". Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 9.313-9.315.

[2728] No obstante, a nuestro juicio, sería extraordinario y sumamente improbable que se proporcionara financiación basada en el mercado para el desarrollo de LCA con tasa de rentabilidad cero para el prestamista.

[2729] Compárese la tercera columna del cuadro 7 con CE - Prueba documental 597 (ICSS).

[2730] CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial.

[2731] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 162-167.

[2732] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 167.

[2733] CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial.

[2734] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 60; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 140 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial.

[2735] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 140 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.493 En el marco de la solución de diferencias en la OMC es un principio bien establecido que la parte que afirma un hecho, una alegación o una defensa en particular debe demostrar esa afirmación mediante pruebas y/o argumentos jurídicos.[2736] En el presente caso, las Comunidades Europeas afirman que han "justificado su posición sobre esta cuestión"[2737], y observan que han proporcionado al Grupo Especial copias de todos los contratos de AEP/FEM impugnados. En consecuencia, instan al Grupo Especial a que tenga en cuenta las supuestas obligaciones de política pública al realizar el análisis del beneficio.[2738] A nuestro entender, los argumentos de las Comunidades Europeas son claramente insuficientes para la satisfacción de sus obligaciones probatorias sobre esta cuestión.

7.494 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que acepte que las "obligaciones de política pública", que no tendrían cabida en instrumentos de financiación basada en el mercado comparables, figuraban en "la mayoría" de los contratos de AEP/FEM impugnados, y que éstos imponían a Airbus un nivel de costos que como mínimo cancela la diferencia entre las tasas de rentabilidad de la AEP/FEM y los tipos de interés de referencia en el mercado calculados en los estudios económicos en los que se apoyan. No obstante, salvo en el caso de un proyecto de contrato[2739], no indican concretamente cuál de los contratos pertinentes contiene esas obligaciones, ni dónde pueden éstas encontrarse. Tampoco cuantifican o al menos sugieren cómo cuantificar el ajuste resultante que aducen debe efectuarse en las tasas de rentabilidad de la AEP/FEM, y se limitan a afirmar que esto "sería objeto de una negociación comercial o una evaluación independiente".[2740] Además, la única descripción que hacen de los tipos de obligaciones a que hacen referencia es que son "por ejemplo, exigencias de que Airbus mantenga los niveles de empleo y acepten otras exigencias en materia de presentación de informes bastante onerosas".[2741] En consecuencia, en la práctica, las Comunidades Europeas nos instan a que examinemos cada uno de los más de 20[2742] contratos de AEP/FEM pertinentes que se han presentado en esta diferencia y: i) determinemos cuáles de ellos contienen el tipo de "obligaciones de política pública que han descrito; ii) nos formemos una opinión sobre cuánto más costo impondrían esas obligaciones a Airbus; y iii) determinemos si ese costo adicional sería suficiente para demostrar que las contribuciones financieras proporcionadas en virtud de esas medidas de AEP/FEM no otorgan un beneficio. A nuestro juicio, esa labor equivaldría a que el Grupo Especial se hiciera cargo de la defensa de las Comunidades Europeas. Por tanto, aun suponiendo que aceptáramos la premisa de que cualesquiera obligaciones de política pública establecidas en los contratos de AEP/FEM impugnados deben tenerse en cuenta al estudiar la cuestión

[2736] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Camisas y blusas de lana*, página 16.

[2737] CE, observaciones sobre las respuestas de los Estados Unidos a la pregunta 140 del Grupo Especial.

[2738] CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre las respuestas de los Estados Unidos a la pregunta 140 del Grupo Especial.

[2739] Las Comunidades Europeas exponen las supuestas **[***]** impuestas a British Aerospace por el Gobierno del Reino Unido en el proyecto de contrato de AEP/FEM para el A340-500/600, CE - Prueba documental 874 (ICC). No nos parece del todo claro que esa obligación de proporcionar al Gobierno del Reino Unido **[***]** represente una "obligación de política pública". En cualquier caso, observamos que el proyecto de contrato de AEP/FEM en particular a que se refieren las Comunidades Europeas nunca llegó a concluirse, y no es objeto de la reclamación de los Estados Unidos.

[2740] CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial.

[2741] CE, respuesta a la pregunta 170 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 166. Una vez más, las Comunidades Europeas aluden también a ciertas **[***]** que figuran en el proyecto de contrato de AEP/FEM del Reino Unido para el A340-500/600 en el mismo contexto. No obstante, como ya hemos indicado, no vemos del todo claro cómo esas obligaciones podrían representar "obligaciones de política pública". En cualquier caso, observamos que el proyecto de contrato de AEP/FEM en particular a que se refieren las Comunidades Europeas nunca llegó a concluirse, y no es objeto de la reclamación de los Estados Unidos.

[2742] Excluidos los más de 45 contratos de AEP/FEM para el A300 y el A310 presentados por las Comunidades Europeas.

ICC suprimida donde se indica [***]

del beneficio (una premisa sobre la que no nos pronunciamos)[2743], constatamos que las Comunidades Europeas no han presentado argumentos fácticos suficientes para persuadirnos de que han justificado razonablemente su afirmación.

7.495 En cualquier caso, observamos que las Comunidades Europeas plantean la cuestión de los costos de las obligaciones de política pública como un factor que puede alterar el análisis del beneficio únicamente en el contexto de las tasas de rentabilidad de la AEP/FEM (ajustadas por impuestos) en las que se ha apoyado. Como hemos rechazado esas tasas, estimamos que el argumento de las Comunidades Europeas ya no es pertinente. Por último, estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que si nuestro análisis del beneficio tuviera en cuenta los costos asociados a las obligaciones de política pública también tendríamos que considerar la posibilidad de integrar en nuestra determinación costos que son exclusivos de la financiación basada en el mercado.

7.496 En consecuencia, por todas las razones arriba expuestas, rechazamos la afirmación de las Comunidades Europeas de que los costos de las obligaciones de política pública que conlleva "la mayoría" de las medidas de AEP/FEM impugnadas son suficientes para poner en tela de juicio la existencia de un beneficio indicada por nuestra comparación de las tasas de rentabilidad de la AEP/FEM con las tasas de rentabilidad asociadas a una financiación en el mercado en los mismos o similares términos que la AEP/FEM.

La cuestión de si las subvenciones de AEP/FEM son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

7.497 Los Estados Unidos consideran que cada una de las subvenciones concedidas a Airbus en virtud de los contratos de AEP/FEM es específica, en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque, entre otras cosas, cada otorgamiento individual de AEP/FEM tiene lugar de conformidad con un contrato específico entre el Gobierno del Estado miembro de las Comunidades Europeas pertinente y Airbus.[2744] Las Comunidades Europeas no han rechazado la afirmación de los Estados Unidos. Estamos de acuerdo con los Estados Unidos. Cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados conlleva una transferencia única de fondos, a tipos de interés inferiores a los del mercado, a una empresa en particular, Airbus. De ello se sigue que las subvenciones concedidas en virtud de cada uno de los contratos están expresamente limitadas a Airbus -expresamente limitadas a "determinadas empresas" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC-. En consecuencia, constatamos que cada una de las subvenciones concedidas de conformidad con los contratos de AEP/FEM impugnados es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, y por tanto puede impugnarse al amparo de la Parte III del Acuerdo.

[2743] La medida en que el costo de las obligaciones de política pública debe tenerse en cuenta al identificar un tipo de interés de referencia en el mercado a efectos de determinar si un préstamo concedido por una entidad pública equivale a una subvención en el sentido del Acuerdo SMC es una cuestión que merece seria reflexión. Así ocurre especialmente en el caso de las obligaciones de política pública relacionadas con el establecimiento o la continuación de actividades económicas que afectan al comercio internacional. A nuestro juicio, las subvenciones concedidas en virtud de ese tipo de obligaciones de política pública pueden representar precisamente los tipos de medidas que las disposiciones del Acuerdo SMC relativas a los efectos desfavorables tienen por objeto abordar. Así pues, tener en cuenta esos "costos por razones de política pública" al establecer la existencia de una subvención parecería incompatible con los objetivos de la Parte III del Acuerdo SMC.

[2744] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 186-188, 206-210, 229-233, 251, 258, 271, 280, 288 y 297.

ICC suprimida donde se indica [***]

3. La cuestión de si la AEP/FEM en cuanto programa es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

a) Argumentos de los Estados Unidos

7.498 Los Estados Unidos alegan que los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido (los "Gobiernos participantes en Airbus")[2745] han mantenido una política industrial formal e institucionalizada por lo que respecta a Airbus, parte central de la cual ha sido el suministro "sistemático y coordinado" de subvenciones de AEP/FEM para ayudar a Airbus a desarrollar una familia de LCA.[2746] Los Estados Unidos consideran que este historial de ayuda pone de manifiesto la existencia de un Programa de AEP/FEM, el cual, como medida diferenciada, separada de las concesiones individuales de AEP/FEM que impugnan, es una subvención que causa efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos en el sentido de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC.[2747] Los Estados Unidos aducen a esos efectos que el supuesto Programa de AEP/FEM es una "contribución financiera" (en forma de "práctica de un gobierno {que implica} ... transferencias directas de fondos o posibles transferencias directas de fondos") que otorga un beneficio, "por ejemplo mejorando la calificación crediticia {de Airbus}". Según los Estados Unidos, esa supuesta subvención causa efectos desfavorables para sus intereses al permitir a Airbus lanzar nuevas aeronaves más deprisa y simultáneamente reducir los precios para aumentar su cuota de mercado.[2748]

7.499 Los Estados Unidos reconocen que no hay un instrumento escrito único en el que se establezca el supuesto Programa de AEP/FEM. Afirman, no obstante, que la existencia del Programa de AEP/FEM puede establecerse sobre la base de varios hechos alegados, que considerados en su conjunto demuestran que los Gobiernos participantes en Airbus han proporcionado sistemáticamente a Airbus una parte significativa del capital necesario y requerido por Airbus para desarrollar todos y cada uno de los nuevos modelos de LCA mediante préstamos no garantizados concedidos en condiciones de reembolso concentrado al final del período y dependiente del éxito, a tipos de interés inferiores a los del mercado.[2749] Los supuestos hechos en los que los Estados Unidos se apoyan incluyen: i) la existencia de una estructura institucional establecida en virtud de varios acuerdos intergubernamentales para apoyar la aplicación sistemática de la AEP/FEM; ii) el suministro de AEP/FEM en fundamentalmente los mismos términos y condiciones con respecto a cada nuevo modelo de LCA desarrollado por Airbus; iii) declaraciones de funcionarios de los Gobiernos participantes en Airbus en las que se expresa su supuesto compromiso con la continuidad del Programa de AEP/FEM; iv) declaraciones de ejecutivos de Airbus y EADS que supuestamente demuestran la dependencia de la AEP/FEM; y v) las percepciones que distintas agencias de calificación crediticia tienen de la AEP/FEM.[2750]

7.500 Los Estados Unidos consideran que el supuesto Programa de AEP/FEM es una medida con "valor normativo" que posee las cualidades de los tipos de medidas no escritas que el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*, constató podían impugnarse "en sí mismas" en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC.[2751] Sin embargo, los Estados Unidos no

[2745] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 1.
[2746] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 85-89.
[2747] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 34 y 36.
[2748] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 36; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 138 y 139 del Grupo Especial.
[2749] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 87; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 20; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial.
[2750] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial.
[2751] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 36. Véase también Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 106, en donde los Estados Unidos concluyen que "a la luz {de las pruebas}, el contenido específico del

ICC suprimida donde se indica [***]

impugnan el supuesto Programa de AEP/FEM "en sí mismo", y afirman que no hay en el informe del Órgano de Apelación nada que sugiera que una medida no escrita con "valor normativo" sólo puede existir en el contexto de una impugnación contra la medida "en sí misma".[2752] Aducen, además, que no están obligados a establecer la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM satisfaciendo la prueba establecida por el Órgano de Apelación en aquella diferencia.[2753] A su juicio, en la presente controversia el Grupo Especial, como los que entendieron en los asuntos *Japón - Manzanas* y *CE - Productos biotecnológicos*, debe examinar si su alegación es admisible de conformidad con el párrafo 2 del artículo 3 y el artículo 11 del ESD, es decir, interpretando el sentido corriente de la palabra "medida" en su contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo sobre la OMC, y realizando una evaluación objetiva de las pruebas presentadas para demostrar la existencia de la supuesta medida.[2754] En cualquier caso, los Estados Unidos consideran que aun en el caso de que la prueba establecida por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* fuera pertinente, han establecido la existencia de la supuesta medida, ya que han demostrado: i) el contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM; ii) que éste es atribuible a los cuatro Gobiernos participantes en Airbus; y iii) que es de aplicación general y prospectiva, en el sentido de que siempre que Airbus trata de obtener AEP/FEM para apoyar el desarrollo de un nuevo modelo de LCA, los Gobiernos participantes en Airbus la proporcionan en las mismas condiciones básicas.[2755]

7.501 Los Estados Unidos afirman que el contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM consiste en "el suministro reiterado y anticipado por los Gobiernos participantes en Airbus de una parte significativa del capital que Airbus necesita para desarrollar cada nuevo modelo de LCA mediante préstamos que: a) no están garantizados, b) son reembolsables en función del éxito (es decir, mediante gravámenes por venta), c) con gravámenes de mayor cuantía para las últimas ventas que para las primeras (es decir, concentrados al final del período) y d) con intereses a tipos inferiores a los que el mercado requeriría para asumir un riesgo similar".[2756] Según los Estados Unidos, todos y cada uno de los contratos de AEP/FEM presentan esas características básicas. Aunque aceptan que hay diferencias en los términos y condiciones específicos de los diversos contratos de AEP/FEM, los Estados Unidos aducen que éstas no significan que el Programa de AEP/FEM no tiene un contenido preciso, porque, a su juicio, las diferencias en los detalles de un contrato de AEP/FEM comparado con otro sólo tienen una repercusión marginal en el beneficio otorgado por la subvención específica de que se trata, y en cualquier caso no cambian el contenido y fundamento básico del supuesto Programa de AEP/FEM.[2757]

7.502 Los Estados Unidos afirman que el supuesto Programa de AEP/FEM es incontestablemente atribuible a los Gobiernos participantes en Airbus -Alemania, España, Francia y el Reino Unido-, y hacen referencia a las instituciones intergubernamentales relativamente complejas y las burocracias nacionales supuestamente establecidas por esos países para supervisar la financiación y el desarrollo de Airbus, así como a varias declaraciones de representantes de gobiernos y jefes de Estado.[2758]

---

programa de Ayuda para emprender proyectos y **la futura conducta que éste conllevará** son evidentes". (sin negritas en el original)

[2752] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 35 y 36.

[2753] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 39; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 173 del Grupo Especial.

[2754] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 173 del Grupo Especial.

[2755] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 173 del Grupo Especial.

[2756] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial.

[2757] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial.

[2758] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 95-101.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.503 Los Estados Unidos aducen que el supuesto Programa de AEP/FEM es de aplicación general y prospectiva, como demuestran no sólo el otorgamiento reiterado de financiación para el desarrollo de LCA de Airbus en los mismos términos y condiciones básicos, sino también el "Acuerdo de Ayuda para emprender proyectos para el A380", determinadas declaraciones de gobiernos de los Estados miembros y de la Comisión Europea, y la actitud de analistas del mercado como Moody's y Fitch Ratings, los cuales, afirman los Estados Unidos, basándose en las declaraciones de los gobiernos de los Estados miembros, han atribuido un determinado valor al supuesto Programa de AEP/FEM y se apoyan en su disponibilidad al hacer pronósticos sobre la salud financiera de Airbus.[2759]

7.504 Por último, los Estados Unidos sostienen que el Grupo Especial, aunque discrepe de su opinión de que el supuesto Programa de AEP/FEM tiene un valor general y prospectivo, debe constatar, basándose en la totalidad de las pruebas, que el supuesto programa constituye una medida impugnable.[2760]

b) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.505 Las Comunidades Europeas rechazan la afirmación de los Estados Unidos de que los cuatro Gobiernos participantes en Airbus han mantenido un Programa de AEP/FEM no escrito con arreglo al cual se ha proporcionado ayuda para el desarrollo de cada nuevo modelo de LCA de Airbus en los mismos términos y condiciones esenciales. Según las Comunidades Europeas, los hechos no respaldan la existencia de tal Programa, porque demuestran que: i) no siempre se ha solicitado AEP/FEM para financiar el desarrollo de LCA de Airbus; ii) cuando se ha solicitado financiación para el desarrollo, no siempre ha sido en forma de AEP/FEM; iii) cuando se ha solicitado AEP/FEM, ésta no siempre se ha proporcionado; y iv) cuando se ha proporcionado AEP/FEM, ha sido en términos y condiciones muy diversos, tanto entre los Estados miembros como entre los distintos proyectos de LCA de Airbus.[2761]

7.506 Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos, dada la naturaleza de su alegación, deben establecer, para que ésta sea aceptable: i) que los Estados miembros de las Comunidades Europeas de que se trata realmente adoptaron un "Programa de Ayuda para emprender proyectos"; y ii) el contenido preciso del programa impugnado, incluida su supuesta aplicación prospectiva. Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no lo han hecho.[2762]

7.507 En lo que respecta a las pruebas presentadas por los Estados Unidos para justificar el primer elemento, las Comunidades Europeas consideran que como máximo éstos han hecho referencia a determinados acuerdos intergubernamentales concernientes a la cooperación y coordinación relacionadas con nuevos modelos de LCA de Airbus. Sin embargo, las Comunidades Europeas destacan que ninguno de esos acuerdos contiene compromisos por parte de los cuatro gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas de conceder AEP/FEM subvencionada, ya sea para los modelos de LCA objeto de los acuerdos específicos o para cualesquiera futuros modelos de LCA de Airbus. Las Comunidades Europeas consideran que ninguno de los dos acuerdos intergubernamentales a cuyo texto, afirman, se refirieron los Estados Unidos (el Acuerdo de 1969 y el Acuerdo de 2003) justifican su alegación. En particular, las Comunidades Europeas caracterizan el contenido del Acuerdo de 2003 como prueba únicamente de una expresión general de apoyo, no de un

[2759] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 102-106; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 22-25; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 3 y 137 del Grupo Especial.

[2760] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial.

[2761] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos120-129.

[2762] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 342-344; CE, Primera declaración oral confidencial, párrafos 2-10; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 107-129; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

compromiso por parte de los Gobiernos participantes en Airbus de proporcionar préstamos de AEP/FEM para cualquier programa de desarrollo de LCA, existente o futuro, en condiciones subvencionadas. De manera análoga, las Comunidades Europeas observan que los Gobiernos de España y el Reino Unido no eran partes en el Acuerdo de 1969, lo que significa que no puede hablarse de una acción concertada de los cuatro Gobiernos participantes en Airbus. Recuerdan, además, que con arreglo a aquel Acuerdo Alemania y Francia sólo afirmaron su compromiso con "la cooperación europea en la esfera de la aeronáutica" en "términos muy generales". Según las Comunidades Europeas, ese "vago compromiso de cooperar en formas no especificadas" no representa una expresión de la intención conjunta de los dos gobiernos de otorgar préstamos de AEP/FEM en términos y condiciones específicos. En cualquier caso, las Comunidades Europeas sostienen que cualquier afirmación hecha en 1999 por los dos gobiernos no constituye *prima facie* una prueba de la intención conjunta de esos dos mismos gobiernos por lo que respecta actualmente a la aeronáutica.[2763]

7.508 Las Comunidades Europeas aducen que las pruebas relativas a las supuestas estructuras institucionales intergubernamentales presentadas por los Estados Unidos no demuestran la existencia de una "gran" estructura que apoyó y sustentó en el pasado el otorgamiento de AEP/FEM. Explican que, si bien los cuatro gobiernos se reúnen en distintas formas para estudiar una serie de cuestiones relacionadas con la rama de producción aeroespacial, ninguna de las instituciones identificadas por los Estados Unidos está dedicada a la AEP/FEM. Según las Comunidades Europeas, no compete a ninguna de las instituciones el otorgamiento de AEP/FEM o el establecimiento de sus términos y condiciones. Por lo demás, los Estados miembros de las Comunidades Europeas nunca estudian en esos foros el suministro de AEP/FEM o sus términos y condiciones.[2764] En cualquier caso, aunque alguna vez existiera una estructura institucional intergubernamental, las Comunidades Europeas afirman que su utilización en el pasado para analizar la AEP/FEM no significa que los Estados miembros hayan adoptado colectivamente una norma general y global en forma de un Programa de AEP/FEM.[2765]

7.509 De manera análoga, las Comunidades Europeas sostienen que las declaraciones de entidades del sector privado a las que los Estados Unidos hacen referencia en apoyo de su alegación no demuestran que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas hayan adoptado colectivamente una norma general que regule el suministro de AEP/FEM. En particular, las Comunidades Europeas afirman que una de las declaraciones hechas por la agencia Moody's Ratings es simplemente expresión de sus expectativas de que casos específicos de "ayuda gubernamental" concedida en el pasado pueden repetirse en el futuro. No obstante, según las Comunidades Europeas, ni la repetición de actuaciones gubernamentales a lo largo del tiempo ni las expectativas privadas relativas a esas actuaciones demuestran que un gobierno ha adoptado una norma general que regulará su futura conducta. Las Comunidades Europeas sostienen además que la declaración hecha por Moody's no sugiere que las condiciones de cualquier "ayuda gubernamental" serían inferiores a las obtenibles en el mercado. En cualquier caso, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos exageran la importancia de las expectativas de entidades del sector privado al evaluar la existencia de una norma no escrita de aplicación general, sugiriendo, a la luz de lo indicado en el asunto *Estados Unidos - Artículos tubulares para campos petrolíferos de la Argentina*, que esas pruebas pueden tener valor cuando se basan en una declaración de política gubernamental formulada por escrito.[2766]

7.510 En cuanto a si los Estados Unidos han demostrado el contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM, las Comunidades Europeas consideran que las pruebas presentadas por los

[2763] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.
[2764] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2765] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.
[2766] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos no respaldan su posición. Destacan, en primer lugar, lo que a su entender constituyen diferencias significativas entre los contratos de AEP/FEM, y aducen que esto obra en menoscabo de la afirmación de los Estados Unidos de que la AEP/FEM se ha otorgado en las mismas cuatro "condiciones básicas" uniformes.[2767] Sostienen, además, que los términos y condiciones "básicos" identificados por los Estados Unidos no pueden demostrar la existencia de una obligación no escrita de proporcionar AEP/FEM, porque a su juicio son demasiado genéricos. Así pues, las Comunidades Europeas aducen que "no hay nada 'preciso' en una descripción que es lo bastante genérica, y alcanza un nivel de abstracción lo bastante alto, para que pueda ser aplicable a muchas formas de financiación distintas de la AEP/FEM".[2768]

7.511 Las Comunidades Europeas consideran que los Estados Unidos no han demostrado en qué modo funciona realmente el supuesto Programa de AEP/FEM, y qué conducta requiere de los cuatro gobiernos. Sostienen que si no se demuestran esos y otros elementos clave del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito, no puede constatarse que los Estados Unidos han establecido su existencia.[2769] Además, las Comunidades Europeas observan que tres modelos de LCA, el A321, el A319 y el A318, se desarrollaron sin AEP/FEM, y que el rechazo por Airbus de la oferta del Gobierno del Reino Unido de financiar el desarrollo del A340-500/600 demuestra que, contrariamente a lo que afirman los Estados Unidos, la AEP/FEM no es automática, sino que está sujeta a términos y condiciones negociados por separado con cada uno de los cuatro gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas. A juicio de las Comunidades Europeas, esos hechos también demuestran la inexistencia del Programa de AEP/FEM no escrito definido por los Estados Unidos.[2770]

7.512 Por último, las Comunidades Europeas sostienen que la manera en que los Estados miembros de las Comunidades Europeas pueden proporcionar AEP/FEM a Airbus para cualesquiera futuros proyectos de LCA es en realidad muy distinta de la que entrañaría el supuesto Programa de AEP/FEM no escrito alegado por los Estados Unidos. Aducen que si Airbus pidiera en el futuro AEP/FEM a uno o más de los cuatro gobiernos, cada uno de ellos examinaría la solicitud basándose en las razones que la justificaban, a la luz de la situación que entonces prevaleciera y con arreglo a criterios a establecer por cada gobierno. Por tanto, afirman que no hay normas generales y prospectivas que regulen el suministro de AEP/FEM por los cuatro gobiernos, y que en consecuencia los Estados Unidos no han demostrado sus alegaciones.[2771]

c) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.513 Los Estados Unidos alegan que el supuesto Programa de AEP/FEM es una medida con "valor normativo" que satisface la definición de "subvención" que figura en el artículo 1 y causa efectos desfavorables para sus intereses en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC.[2772] Sin embargo, los Estados Unidos no impugnan el supuesto Programa de AEP/FEM "en sí mismo", y explican que su alegación no se centra "en alguna característica de una medida que requiera una infracción o resulte necesariamente en ella cada vez que la medida se aplica, lo que constituye el fundamento de una alegación contra una medida 'en sí misma'".[2773] De hecho, los Estados Unidos se preguntan "incluso

[2767] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 116-117.
[2768] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 119.
[2769] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.
[2770] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 121.
[2771] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.
[2772] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 36. Véase también Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 106, en donde los Estados Unidos concluyen que "a la luz {de las pruebas}, el contenido específico del programa de Ayuda para emprender proyectos y **la futura conducta que éste conllevará** son evidentes". (sin negritas en el original)
[2773] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 37.

ICC suprimida donde se indica [***]

si es posible alegar con éxito que una medida infringe 'en sí misma' el artículo 5 del Acuerdo SMC, ya que ello obligaría a demostrar que la medida requerirá que en el futuro se produzcan efectos particulares, como desplazamiento y obstaculización, que dependen de factores en el mercado independientes de la medida".[2774] Por tanto, a nuestro entender, la alegación de los Estados Unidos se basa en la existencia misma del supuesto Programa de AEP/FEM, el cual, sostienen, constituye, *en y por sí mismo*, una subvención a Airbus que causa efectos desfavorables. Consideramos que para que esta alegación esté justificada los Estados Unidos tienen que demostrar: i) la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM; ii) que el supuesto Programa es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC; y iii) que la subvención causa efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC. Comenzamos nuestra evaluación abordando el primero de esos elementos.

i) ¿Existe el supuesto Programa de AEP/FEM?

7.514 Los Estados Unidos describen la supuesta medida en litigio como un "Programa" aplicado por los Gobiernos participantes en Airbus que conlleva el suministro sistemático y coordinado de préstamos a largo plazo no garantizados que cubren una cuantía significativa del capital necesario y requerido por Airbus para el desarrollo de todos y cada uno de los nuevos modelos de LCA en condiciones de reembolso concentrado al final del período y supeditado al éxito y a tipos de interés inferiores a los del mercado.[2775] Aunque reconocen que no hay un único documento escrito que demuestre la existencia de ese sistema deliberado de financiación, los Estados Unidos aducen que una serie de elementos de hecho o "componentes individuales que se podría considerar constituyen por sí mismos medidas" ponen de manifiesto la existencia de la supuesta medida.[2776] Entre ellos destacan la supuesta existencia de una estructura institucional establecida en virtud de varios acuerdos intergubernamentales para apoyar la aplicación sistemática de la AEP/FEM, el suministro de AEP/FEM en esencialmente los mismos términos y condiciones con respecto a cada nuevo modelo de LCA desarrollado por Airbus, varias declaraciones de funcionarios de los Gobiernos participantes en Airbus y de ejecutivos de Airbus y EADS, y las percepciones de diversas agencias de calificación crediticia y un banco.[2777]

7.515 Hoy en día está bien establecido que "en principio, todo acto u omisión atribuible a un Miembro de la OMC puede ser una medida de ese Miembro a efectos del procedimiento de solución de diferencias".[2778] Por tanto, el hecho de que la supuesta existencia del Programa de AEP/FEM no esté demostrada por algún documento escrito único no significa que dicho Programa no pueda equivaler a una "medida" que puede ser impugnada en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC. De hecho, como destacan los Estados Unidos, actos atribuibles a Miembros de la OMC no expresados en forma escrita han sido en el pasado objeto de procedimientos de solución de diferencias en la OMC.

7.516 En el asunto *Japón - Manzanas*, el Grupo Especial trató nueve prescripciones legales y administrativas interrelacionadas y cumulativas impuestas por el Gobierno del Japón a la importación de manzanas procedentes de los Estados Unidos como si fueran parte de una única medida sanitaria y

[2774] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 37.

[2775] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 87; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 20; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial.

[2776] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 34.

[2777] *Véase* el párrafo 7.499 *supra*.

[2778] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Examen por extinción de los derechos antidumping sobre los productos planos de acero al carbono resistentes a la corrosión procedentes del Japón* ("*Estados Unidos - Examen por extinción: acero resistente a la corrosión*"), WT/DS244/AB/R, adoptado el 9 de enero de 2004, párrafo 81.

ICC suprimida donde se indica [***]

fitosanitaria a efectos de evaluar la reclamación de los Estados Unidos contra esas prescripciones.[2779] Adoptando el mismo planteamiento, el Grupo Especial sobre la aplicación explicó que el Grupo Especial inicial había tratado "las prescripciones impuestas por el Japón como diversos elementos de una única medida, esencialmente porque todas las prescripciones se presentaban como parte de un enfoque sistémico".[2780] De manera análoga, el Grupo Especial a cargo del asunto *CE - Productos biotecnológicos* convino con los reclamantes en que las Comunidades Europeas habían aplicado "una moratoria *de facto* general sobre la aprobación de productos biotecnológicos entre junio de 1999 y agosto de 2003". Aunque no había ningún documento único que estableciera expresamente su existencia, el Grupo Especial constató que la moratoria *de facto* alegada existía como "una medida que resulta de otras medidas (decisiones)".[2781] Llegó a esa conclusión tras realizar una evaluación detallada (que abarcó aproximadamente 190 páginas) de varios hechos que los reclamantes habían aducido demostraban la existencia de la supuesta moratoria. Estos incluían la aplicación de los procedimientos de aprobación pertinentes de las Comunidades Europeas, documentos y declaraciones hechas por las Comunidades Europeas y funcionarios de Estados miembros de las Comunidades Europeas, y el historial de solicitudes individuales para la aprobación de productos biotecnológicos a lo largo del período en cuestión.[2782]

7.517 En el asunto *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*, el Grupo Especial constató que la "metodología de reducción a cero" utilizada por los Estados Unidos, que no se expresaba en forma escrita, representaba una norma bien establecida y bien definida que era impugnable como una medida en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC, y que esa medida era "en sí misma" incompatible con las obligaciones que correspondían a los Estados Unidos en virtud del Acuerdo Antidumping.[2783] El Grupo Especial llegó a esa conclusión tras examinar cuidadosamente los argumentos de las partes y varios elementos de prueba sobre la existencia y la aplicación de la metodología de reducción a cero a lo largo del tiempo, entre ellos el reconocimiento por los Estados Unidos de que no habían podido identificar ningún caso en el que el USDOC no hubiera aplicado esa metodología, los programas informáticos normalizados utilizados por el USDOC para calcular los márgenes de dumping en las investigaciones, y determinadas opiniones de expertos relativas al uso y el contenido de la metodología de reducción a cero. El Grupo Especial también observó que los Estados Unidos no habían negado que la metodología de reducción a cero era una política deliberada.[2784] En apelación, el Órgano de Apelación confirmó la constatación del Grupo Especial, concluyendo, entre otras cosas, que las pruebas que el Grupo Especial había tenido ante sí eran suficientes para establecer que la "metodología de reducción a cero" era una "medida" que podía ser impugnada "en sí misma". Al hacerlo, el Órgano de Apelación formuló las siguientes observaciones:

> "... un grupo especial no debe presuponer con ligereza la existencia de una 'regla o norma' que constituye una medida de aplicación general y prospectiva, especialmente

---

[2779] Informe del Grupo Especial, *Japón - Medidas que afectan a la importación de manzanas* ("*Japón - Manzanas*"), WT/DS245/R, adoptado el 10 de diciembre de 2003, confirmado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS245/AB/R, párrafos 8.5-8.20.

[2780] Informe del Grupo Especial, *Japón - Medidas que afectan a la importación de manzanas - Recursos de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Japón - Manzanas (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*"), WT/DS245/RW, adoptado el 20 de julio de 2005, párrafos 8.28-8.30.

[2781] Informe del Grupo Especial, *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, párrafo 7.1292.

[2782] Informe del Grupo Especial, *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*, párrafos 7.438-7.1295.

[2783] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Leyes, reglamentos y metodología para el cálculo de los márgenes de dumping ("reducción a cero")* ("*Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*"), WT/DS294/R, adoptado el 9 de mayo de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS294/AB/R, párrafos 7.91-7.106.

[2784] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*, párrafo 7.103.

ICC suprimida donde se indica [***]

> cuando no se expresa en forma de documento escrito. Si un grupo especial obrara así, actuaría de manera incompatible con su obligación, en virtud del artículo 11 del ESD, de 'hacer una evaluación objetiva del asunto' que se le ha sometido.
>
> Cuando se formula una impugnación 'en sí misma' contra una 'regla o norma' que se expresa en forma de documento escrito -como una ley o un reglamento- no habrá, en la mayoría de los casos, incertidumbre sobre la existencia o el contenido de la medida impugnada. Sin embargo, la situación es distinta cuando se formula una impugnación contra una 'regla o norma' que *no* se expresa en forma de documento escrito. En esos casos, la existencia misma de la 'regla o norma' impugnada puede ser incierta.
>
> A nuestro juicio, al impugnar una 'regla o norma' de esa naturaleza que constituya una medida de aplicación general y prospectiva, una parte reclamante deberá establecer con claridad, mediante argumentos y aportando pruebas justificativas, al menos que la 'regla o norma' alegada es atribuible al Miembro demandado; su contenido preciso; y, desde luego, que es de aplicación general y prospectiva. Sólo si la parte reclamante satisface este riguroso criterio y presenta pruebas suficientes por lo que respecta a cada uno de esos elementos estaría un grupo especial en condiciones de constatar que la 'regla o norma' puede ser impugnada, en sí misma. Esas pruebas pueden incluir pruebas de la aplicación sistemática de la 'regla o norma' impugnada. Un grupo especial debe proceder con especial rigor para sustentar una conclusión sobre la existencia de una 'regla o norma' que *no* se expresa en forma de documento escrito. Para concluir que esa 'regla o norma' puede impugnarse, en sí misma, deberá examinar con el mayor cuidado las circunstancias concretas que demuestren su existencia."[2785]

7.518 Recordamos que los Estados Unidos han descrito expresamente el supuesto Programa de AEP/FEM como una medida con "valor normativo", en el sentido de que "crea expectativas en el público y entre los operadores del sector privado"[2786]; una medida que "posee las cualidades que el Órgano de Apelación identificó en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*".[2787] Así pues, creemos que la situación que tenemos ante nosotros es similar a la que tuvieron ante sí el Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*, en el sentido de que, al igual que las Comunidades Europeas en dicho asunto, los Estados Unidos, en la presente controversia, reclaman contra la existencia de una supuesta medida no escrita con "valor normativo" que a su juicio es incompatible con la OMC *independientemente de su aplicación.* No obstante, los Estados Unidos explican que, en contraste con la alegación objeto del asunto *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*, su reclamación contra el Programa de AEP/FEM no se basa en el objeto habitual de una reclamación contra una medida "en sí misma", a saber, que alguna característica de la medida requiere una conducta incompatible con la OMC o resulta necesariamente en ella. Antes bien, la alegación de

---

[2785] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Leyes, reglamentos y metodología para el cálculo de los márgenes de dumping ("reducción a cero")* ("*Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*"), WT/DS294/R, adoptado el 9 de mayo de 2006, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS294/AB/R, párrafos 196-198. (no se reproduce la nota de pie de página)

[2786] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Exámenes por extinción de las medidas antidumping impuestas a los artículos tubulares para campos petrolíferos procedentes de la Argentina* ("*Estados Unidos - Exámenes por extinción respecto de los artículos tubulares para campos petrolíferos*"), WT/DS268/AB/R, adoptado el 17 de diciembre de 2004, párrafo 187.

[2787] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 36. Véanse también Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 106, donde los Estados Unidos concluyen que "a la luz {de las pruebas}, el contenido específico del programa de Ayuda para emprender proyectos y **la futura conducta que éste conllevará** son evidentes". (sin negritas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

los Estados Unidos se centra en una infracción "resultante del propio Programa de Ayuda para emprender proyectos".[2788]

7.519 Somos conscientes de que la distinción entre las alegaciones contra medidas "en sí mismas" y "en su aplicación" "no define de manera exhaustiva los tipos de medidas que pueden ser objeto de impugnación en la solución de diferencias de la OMC".[2789] Una medida "no tiene por qué corresponder totalmente a una de esas dos categorías" para que pueda ser objeto de un procedimiento de solución de diferencias en la OMC.[2790] No obstante, para que una medida impugnada pueda ser debidamente objeto de un procedimiento de solución de diferencias en la OMC, en primer lugar deberá demostrarse que existe. Dada la caracterización expresa que los Estados Unidos hacen del supuesto Programa de AEP/FEM como una medida con "valor normativo", en el sentido de que "crea expectativas en el público y entre los operadores del sector privado"[2791]; una medida que "posee las cualidades que el Órgano de Apelación identificó en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)*"[2792], constatamos que la orientación dada por el Órgano de Apelación en aquel caso sobre la manera de establecer la existencia de tal medida es especialmente instructiva. Como aparentemente reconocen ambas partes, la existencia de una medida impugnada debe establecerse sobre la base de una evaluación objetiva de todos los hechos y circunstancias pertinentes[2793]; y tal como la entendemos, la orientación dada por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* explica cómo debe realizarse esa evaluación a fin de demostrar la existencia de una medida no escrita que se alega es de aplicación general y prospectiva, en el sentido de una "regla o norma".

7.520 De ello se sigue que, con independencia de la naturaleza de una reclamación, cuando se impugna la compatibilidad con la OMC de una supuesta *medida no escrita* que se aduce tiene *valor normativo*, los criterios establecidos por el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Reducción a cero (CE)* serán pertinentes para determinar si tal medida realmente existe. Por tanto, ante una reclamación contra una medida no escrita que se considera es de aplicación general y prospectiva, como en el presente caso por lo que respecta al supuesto Programa de AEP/FEM, un grupo especial no debe presuponer a la ligera su existencia. Los argumentos y pruebas presentados por la parte reclamante para demostrar esa existencia deben ser cuidadosa y rigurosamente examinados, con miras a determinar si el reclamante ha establecido claramente al menos el contenido preciso de la supuesta medida no escrita, que ésta es atribuible al Miembro demandado, y que es de aplicación general y prospectiva. Solamente satisfaciendo este "elevado umbral" conseguirá un reclamante establecer la existencia de la medida impugnada. A la inversa, cuando cualquiera de los elementos *supra* no pueda establecerse, la parte reclamante no habrá logrado justificar su alegación.

7.521 Recordamos que los Estados Unidos describen el contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito afirmando que consiste en el suministro anticipado y reiterado, por los Gobiernos participantes en Airbus, de una parte significativa del capital que Airbus necesita y requiere para desarrollar cada nuevo modelo de LCA, mediante préstamos no garantizados otorgados en condiciones de reembolso concentrado al final del período y supeditado al éxito y a tipos de interés

[2788] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 37.

[2789] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Continuación de la existencia y aplicación de la metodología de reducción a cero* ("*Estados Unidos - Continuación de la reducción a cero*"), WT/DS359/AB/R, adoptado el 19 de febrero de 2009, párrafo 179.

[2790] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Continuación de la reducción a cero*, párrafo 179.

[2791] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Exámenes por extinción respecto de los artículos tubulares para campos petrolíferos*, párrafo 187.

[2792] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 36.

[2793] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

inferiores a los que el mercado requeriría para asumir un riesgo similar.[2794] Los Estados Unidos consideran que el supuesto Programa de AEP/FEM no escrito es incontestablemente atribuible a cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas, a saber, Alemania, España, Francia y el Reino Unido[2795], y que es de aplicación general y prospectiva en el sentido de que "siempre que una empresa Airbus recaba Ayuda para emprender proyectos de un Gobierno participante en Airbus para el desarrollo de un nuevo modelo de LCA, recibe Ayuda para emprender proyectos en las mismas condiciones esenciales".[2796] Según los Estados Unidos, las pruebas que confirman la existencia de una medida no escrita de este tipo incluyen los contratos de AEP/FEM impugnados, estructuras institucionales intergubernamentales y burocracias nacionales supuestamente encargadas de apoyar la operación del supuesto Programa de AEP/FEM, varias declaraciones de las Comunidades Europeas, Estados miembros de las Comunidades Europeas y funcionarios de Airbus, y la supuesta percepción de distintas agencias de calificación crediticia y un banco de que el Programa de AEP/FEM impugnado es una parte establecida del entorno financiero en el que Airbus opera.[2797] En las siguientes secciones examinaremos cada una de esas categorías de pruebas, junto con los argumentos de las partes.

Los contratos de AEP/FEM

7.522 Una de las principales críticas de la descripción que los Estados Unidos hacen del supuesto Programa de AEP/FEM es que no es lo bastante "precisa" para confirmar su condición de medida no escrita.[2798] Las Comunidades Europeas observan que hay diferencias significativas en los términos y condiciones de los contratos de AEP/FEM impugnados, tanto entre los diversos proyectos de LCA que recibieron AEP/FEM como entre los diversos Estados miembros de las Comunidades Europeas que los financiaron.[2799] A su juicio, esas diferencias obran en menoscabo de la afirmación de los Estados Unidos de que todos los contratos de AEP/FEM incluían las mismas cuatro "condiciones básicas", y que en consecuencia el supuesto programa existe.[2800] De manera análoga, las Comunidades Europeas aducen que las cuatro "condiciones básicas" de la AEP/FEM en las que se centra la descripción de los Estados Unidos son demasiado genéricas para respaldar la existencia de una medida no escrita, ya que "esos mismos atributos caracterizan a instrumentos basados en el mercado, como la financiación para el desarrollo ofrecida por los proveedores de Boeing y Airbus que comparten riesgos, y a determinados préstamos obtenidos de bancos comerciales".[2801] Según las Comunidades Europeas, "no hay nada 'preciso' en una descripción que es lo bastante genérica, y alcanza un nivel de abstracción lo bastante alto, para que pueda ser aplicable a muchas formas de financiación distintas de la AEP/FEM".[2802] Las Comunidades Europeas sostienen que normalmente el contenido de un programa de subvenciones incluiría alguno o todos de una serie de "elementos clave", entre ellos información sobre "cómo y cuándo deben hacerse las solicitudes de ayuda"; "los términos y condiciones que determinan si se satisfacen los requisitos necesarios para obtener ayuda"; y "cómo

[2794] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 19-26; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 39-46.
[2795] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial.
[2796] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial.
[2797] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 39-66.
[2798] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 116-119; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial.
[2799] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 117.
[2800] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 116 y 117.
[2801] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 119.
[2802] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 119.

ICC suprimida donde se indica [***]

tiene que demostrarse el cumplimiento de esas condiciones".[2803] Aducen que la descripción que los Estados Unidos hacen del supuesto Programa de AEP/FEM no identifica ninguno de esos elementos.

7.523 No creemos que haya un criterio generalmente aplicable o alguna serie concreta de hechos que definan el contenido preciso de un "programa de subvenciones". Los "elementos clave" identificados por las Comunidades Europeas pueden ser útiles para delimitar el contorno general de uno o más programas de subvenciones, pero ni siquiera las Comunidades Europeas sostienen que todos los programas de subvenciones deben tener esas características. Por tanto, el mero hecho de que la descripción que los Estados Unidos hacen del contenido preciso del Programa de AEP/FEM no aluda expresamente a los "elementos clave" identificados por las Comunidades Europeas no hace que dicha descripción sea por ello inadecuada.

7.524 En principio, no vemos ninguna razón por la que el contenido preciso de una medida no escrita que se alega tiene "valor normativo" tenga que llegar a un determinado nivel de especificidad para que pueda impugnarse al amparo del Acuerdo SMC en un procedimiento de solución de diferencias en la OMC. Si un Miembro de la OMC considera de buena fe que existe una medida que anula o menoscaba beneficios resultantes para él en virtud del Acuerdo SMC, ese Miembro de la OMC, con independencia de lo genérico que pueda ser el contenido de dicha medida, tiene derecho a pedir reparación recurriendo a los procedimientos de solución de diferencias de la OMC.[2804] Naturalmente, puede ser más difícil establecer que, en comparación con una medida más específica, una medida que tiene un contenido genérico infringe una obligación asumida en la OMC. Sin embargo, no vemos razón alguna para excluir la posibilidad que incluso medidas con un contenido genérico puedan ser incompatibles con la OMC. En cualquier caso, la descripción que los Estados Unidos hacen del contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM incluye algo más que una mera referencia a los contratos de AEP/FEM concertados con las mismas cuatro "condiciones básicas". Antes bien, lo que define el contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM que constituye el núcleo de la reclamación de los Estados Unidos es el suministro reiterado y anticipado por los Gobiernos participantes en Airbus de una parte importante del capital que Airbus necesita y requiere para desarrollar cada nuevo modelo de LCA, en forma de préstamos a largo plazo con arreglo a las mismas cuatro "condiciones básicas". A nuestro juicio, esta descripción es lo bastante detallada para permitir una comprensión clara del contenido preciso que los Estados Unidos afirman define la medida que representa el supuesto Programa de AEP/FEM no escrito. Es más, si ese Programa figurara en un documento escrito, no dudaríamos de su existencia como cuestión de hecho.

[2803] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial. Los otros "elementos clave" identificados por las Comunidades Europeas son: "la naturaleza y duración de cualquier ayuda otorgada"; "los fines para los que el receptor puede utilizar cualquier ayuda"; "los términos y condiciones que regulan cualesquiera reembolsos"; y "si el Gobierno está obligado a proporcionar ayuda cuando se satisfacen las condiciones para poder obtenerla".

[2804] El párrafo 3 del artículo 3 del ESD dispone que el sistema de solución de diferencias de la OMC existe para abordar "situaciones en las cuales un Miembro considere que cualesquiera ventajas resultantes para él directa o indirectamente de los acuerdos abarcados se hallan menoscabas por medidas adoptadas por otro Miembro". En *Estados Unidos - Examen por extinción: acero resistente a la corrosión* el Órgano de Apelación examinó el alcance de las "medidas" que pueden ser objeto de solución de diferencias en la OMC, y observó que "en principio, todo acto u omisión atribuible a un Miembro de la OMC puede ser una medida de ese Miembro a efectos del procedimiento de solución de diferencias. Los actos u omisiones que pueden ser atribuidos de ese modo son habitualmente los actos u omisiones de los órganos del Estado, incluidos los del poder ejecutivo". Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Examen por extinción: acero resistente a la corrosión*, párrafo 81. El párrafo 1 del artículo 7 del Acuerdo SMC dispone que "con excepción de lo previsto en el artículo 13 del Acuerdo sobre la Agricultura, cuando un Miembro tenga razones para creer que cualquier subvención, de las mencionadas en el artículo 1, que conceda o mantenga otro Miembro es causa de daño a su rama de producción nacional, de anulación o menoscabo o de perjuicio grave, el primero podrá pedir al segundo la celebración de consultas".

ICC suprimida donde se indica [***]

7.525 En cuanto a las diferencias que existen entre los términos y condiciones de los diversos contratos de AEP/FEM, es cierto que los Estados miembros de las Comunidades Europeas no adoptaron un criterio normalizado ni aplicaron el mismo modelo de contrato al concluir acuerdos de AEP/FEM. Por lo general, los términos y condiciones de cada contrato de AEP/FEM son en su inmensa mayoría distintos, en cuanto que reflejan no sólo de las características individuales de la entidad Airbus y el proyecto de desarrollo de LCA que se está financiando, sino también de los objetivos de política, la estructura jurídica y las necesidades específicas del Estado miembro de las Comunidades Europeas pertinente que financia el proyecto. Por ejemplo, la financiación proporcionada en virtud de las primeras series de contratos de AEP/FEM representaba una proporción mucho mayor de costos de desarrollo en comparación con los contratos de AEP/FEM concluidos después de la entrada en vigor del Acuerdo de 1992.[2805] No todos los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas requirieron el pago de reembolsos en función de las ventas; y cuando lo hicieron, su pago se previó en distintas formas y a lo largo de distintos períodos de tiempo.[2806] Además, la estructura de las condiciones de reembolso concentrado al final del período y supeditado al éxito que figuraban en cada contrato no eran siempre las mismas[2807]; y los tipos de interés, cuando se establecían en los contratos, se fijaban normalmente a distintos niveles, a veces mediante la aplicación de distintas fórmulas.[2808] Hay otros términos y condiciones que varían de un contrato a otro. No obstante, a la luz de nuestras constataciones relativas a las medidas de AEP/FEM individuales, no cabe duda de que todos los contratos de AEP/FEM impugnados pueden caracterizarse como préstamos no garantizados otorgados a Airbus en condiciones de reembolso concentrado al final del período y supeditado al éxito, y a tipos de interés inferiores a los del mercado, con la finalidad de desarrollar varios modelos nuevos de LCA. Los contratos, aunque no demuestran que el Programa de AEP/FEM descrito por los Estados Unidos realmente existe, sí revelan que cada vez que en el pasado se proporcionó AEP/FEM, se hizo con arreglo a las cuatro "condiciones básicas" identificadas por los Estados Unidos.

7.526 Las Comunidades Europeas aducen que otra razón por la que los Estados Unidos no pueden demostrar la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM es que Airbus no siempre ha recabado AEP/FEM para financiar el desarrollo de LCA.[2809] En concreto, las Comunidades Europeas observan que, "por ejemplo", no se pidió AEP/FEM a ninguno de los Gobiernos participantes en Airbus para los modelos A318, A319 y A321; que no se pidió AEP/FEM a Alemania, España y el Reino Unido para el A330-200; y que no se pidió AEP/FEM al gobierno alemán para el desarrollo del A340 500/600.[2810]

7.527 Aunque consideramos que la descripción que los Estados Unidos hacen del contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM no siempre ha sido del todo clara, de la totalidad de sus argumentos y comunicaciones se deduce evidentemente que caracterizan el contenido preciso del

---

[2805] *Véanse* los párrafos 7.369,7.2100, 7.2102, 7.2104 y 7.2106.

[2806] *Véase* el párrafo 7.410.

[2807] *Véase* el párrafo 7.374. En efecto, por ejemplo, cada uno de los cuatro contratos de AEP/FEM para el A380 requiere el reembolso en distintas formas y cantidades. El contrato alemán para el A380 parece requerir que Airbus pague intereses **[***]**. Además de esos pagos, **[***]**. El contrato francés para el A380 establece un **[***]**. El contrato español para el A380 prevé el reembolso de **[***]**. El contrato del Reino Unido para el A380 establece **[***]**.

[2808] Compárese, por ejemplo, el contrato español para el A380, Séptima Cláusula, con el contrato del Reino Unido para el A380, Lista 3, y el contrato alemán para el A380, artículo 6.

[2809] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 121 y 128.

[2810] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 121. Observamos, además, que la AEP/FEM para el primer modelo de LCA de Airbus, el A300, sólo fue proporcionada por los gobiernos alemán, español y francés, pero no por el Gobierno del Reino Unido. *Véase* el párrafo 7.369. También hemos constatado que al 20 de julio de 2005 los gobiernos participantes en Airbus no se habían comprometido a proporcionar AEP/FEM para el A350, a pesar de que ya se había lanzado.

ICC suprimida donde se indica [***]

supuesto Programa de AEP/FEM en los términos que hemos expresado más arriba, es decir, como el suministro reiterado de AEP/FEM en las mismas condiciones esenciales siempre que fue *solicitado* por Airbus.[2811] Como Airbus no *solicitó* AEP/FEM de los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas arriba mencionados para los proyectos de LCA pertinentes[2812], de ello se sigue que el hecho de que los mismos Gobiernos participantes en Airbus no proporcionaran AEP/FEM para esos modelos no obra en menoscabo de la existencia del Programa de AEP/FEM descrito por los Estados Unidos. Observamos, sin embargo, que el Gobierno del Reino Unido no concluyó un acuerdo de AEP/FEM con British Aerospace para el desarrollo del A340-500/600, a pesar de que British Aerospace había solicitado inicialmente AEP/FEM al Gobierno del Reino Unido.

7.528 Según los Estados Unidos, el hecho de que el Reino Unido no proporcionara AEP/FEM para el A340-500/600 no invalida su afirmación de que existe un supuesto Programa de AEP/FEM, porque de hecho el Gobierno del Reino Unido *ofreció* AEP/FEM para ese derivado. Por tanto, según los Estados Unidos, el hecho de que British Aerospace en última instancia renunciara a aprovechar la AEP/FEM ofrecida por el Gobierno del Reino Unido "no cambia el hecho de que el Gobierno se comprometió a proporcionarla".[2813]

7.529 El Acuerdo de Principios que las Comunidades Europeas han presentado como prueba del proyecto de contrato negociado entre British Aerospace y el Gobierno del Reino Unido ofrecía ayuda financiera para el A340-500/600 en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período y supeditado al éxito.[2814] Además, aunque no hay en el Acuerdo de Principios nada que sugiera que la rentabilidad del **[***]**[2815] requerida por el Gobierno del Reino Unido representara un tipo de interés inferior al del mercado por el riesgo asumido en el marco del contrato propuesto, cuando se compara con unos tipos de interés de referencia calculados sobre la base de la misma metodología aplicada por las Comunidades Europeas para identificar referencias en el mercado adecuadas para otros contratos de AEP/FEM, es evidente que la rentabilidad del **[***]** no era comercial.[2816] Las Comunidades Europeas han insistido en que el tipo de interés del **[***]** requerido

[2811] Cuando se les pidió que explicaran qué conclusiones sobre la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM podían extraerse de la falta de AEP/FEM alemana, española y del Reino Unido para el A330-200 (pregunta 3 del Grupo Especial), los Estados Unidos adujeron que la AEP/FEM del Gobierno francés para el A330-200 era en lo fundamental AEP/FEM adicional del Gobierno francés para el A330/A340. No vemos claradamente por qué los Estados Unidos no señalaron, o por lo menos sugirieron, que Airbus no había *procurado obtener* o *pedido* AEP/FEM para ese modelo (lo que habría estado en consonancia con su descripción global del contenido del supuesto programa AEP/FEM), dado que han impugnado este contrato como una medida AEP/FEM que es separada y distinta de la AEP/FEM proporcionada para el A330/A340.

[2812] En su respuesta a la pregunta 173 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas sugieren que Deutsche Airbus sólo "recurrió a financiación de un proveedor que comparte riesgos" para el A340-500/600 tras darse cuenta de que no podía obtener AEP/FEM del Gobierno alemán. Sin embargo, las Comunidades Europeas no han presentado pruebas específicas que demuestren que Deutsche Airbus realmente hubiera pedido al Gobierno alemán que proporcionara AEP/FEM para el A340-500/600.

[2813] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 3 del Grupo Especial, donde se hace referencia a varios elementos de prueba, incluidas las *Hansard Writtem Answers* de la Cámara de los Comunes, 2 de febrero de 1998 (declaración de la Sra. Beckett), Estados Unidos - Prueba documental 467; y *Hansard Writtem Answers* de la Cámara de los Comunes, 15 de diciembre de 1998 (declaración del Sr. Battle) ("el Gobierno acordó el 2 de febrero de 1998 invertir hasta 123 millones de libras esterlinas en una asociación pública-privada con British Aerospace para el desarrollo del Airbus A340-500/600), Estados Unidos - Prueba documental 468.

[2814] CE - Prueba documental 874 (ICC), Acuerdo de Principios para el A340-500/600.

[2815] CE - Prueba documental 874 (ICC), artículo 10.2 y Lista 5.

[2816] Como ya hemos explicado, los tipos de interés de referencia en el mercado propuestos por las Comunidades Europeas a fin de determinar si los contratos de AEP/FEM conllevaban subvenciones se calcularon añadiendo la prima de riesgo para proyectos específicos individual identificada por las Comunidades Europeas a los tipos de los empréstitos empresariales generales identificados en el informe Ellis para la entidad prestataria Airbus pertinente. *Véanse* los párrafos 7.433 y 7.470-7.473 *supra*. En 1998, año en que se preparó el

ICC suprimida donde se indica [***]

por el Gobierno del Reino Unido era equivalente al obtenido por British Aerospace para el préstamo comercial **[***]** que en última instancia se utilizó para financiar el proyecto del A340-500/600. No obstante, como ya hemos indicado, el nivel de riesgo asumido por el prestamista comercial en virtud de este contrato era menor que el generalmente asumido en virtud de los contratos de AEP/FEM de los Gobiernos participantes en Airbus.[2817] De ello se sigue que el Acuerdo de Principios redactado a efectos de la participación de British Aerospace en el proyecto del A340-500/600 presentaba las mismas cuatro "condiciones básicas" que figuraban en otros contratos de AEP/FEM.

7.530 En consecuencia, aunque entendemos que los Gobiernos participantes en Airbus no proporcionaron AEP/FEM para todos y cada uno de los modelos de LCA desarrollados por Airbus, las pruebas que hemos examinado efectivamente demuestran que siempre que Airbus *procuró obtener* AEP/FEM cada uno de los Gobiernos participantes en Airbus la ofreció con arreglo a las mismas cuatro "condiciones básicas", y que en todos los casos menos uno las partes llegaron a un acuerdo sobre los términos y condiciones de esa AEP/FEM.

7.531 Es importante observar, no obstante, que si bien era posible establecer, sobre la base de los términos expresos de cada uno de los contratos de AEP/FEM, que ésta se otorgó en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período y supeditado al éxito, del texto de cada uno de los contratos no se deducía igualmente que la rentabilidad requerida por el gobierno del Estado miembro de las Comunidades Europeas pertinente era inferior a la que podía conseguirse en el mercado. El carácter no comercial de los tipos de interés requeridos en los contratos de AEP/FEM era un hecho que sólo establecimos tras examinar las extensas pruebas y los argumentos presentados por las partes por lo que respecta a los tipos de interés de referencia en el mercado para los contratos de AEP/FEM. En otras palabras, los tipos de interés inferiores a los del mercado no son una característica *expresa* de los contratos de AEP/FEM. Además, no vemos nada inherente en esos contratos que, en y por sí mismo, haga de ellos una forma de financiación que por definición *siempre* conllevará tipos de interés inferiores a los del mercado. De hecho, está claro que las ventajas en materia de tipos de interés obtenidas por Airbus fueron distintas en los distintos contratos de AEP/FEM, por lo general decrecientes para cada nuevo modelo de LCA, lo que sugiere que la AEP/FEM no es sinónimo de algún grado en particular de intensidad de subvención (o nivel de los tipos de interés inferior al del mercado). A nuestro juicio, este hecho obra en menoscabo de la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito, porque demuestra que, en la medida en que pueda aducirse que ejemplos pasados de AEP/FEM revelan un programa de financiación coordinada más amplio, no respaldan la conclusión de que tal programa necesariamente conllevaría en el futuro el suministro de préstamos a tipos de interés inferiores a los del mercado.

7.532 En cualquier caso, aunque en el futuro la AEP/FEM se otorgara con sujeción a las mismas cuatro "condiciones básicas" identificadas por los Estados Unidos, ello no demostraría por sí solo la existencia del Programa de AEP/FEM no escrito. Coincidimos con las Comunidades Europeas en que la actuación gubernamental en el pasado puede repetirse en el futuro simplemente porque, a la luz de las condiciones específicas de un caso futuro, el gobierno llega a la misma decisión que en el pasado. La reiteración de la actuación gubernamental a lo largo del tiempo no demuestra necesariamente que el gobierno haya adoptado una norma general que regulará su futura conducta.[2818] Por tanto, aun

---

Acuerdo de Principios, el informe Ellis estableció en el 6,24 por ciento el tipo para los empréstitos empresariales generales a British Aerospace. Si se añade a ese tipo de interés la prima de riesgo para proyectos específicos propuesta por las Comunidades Europeas, quedará por encima **[***]**, lo que demuestra que incluso aplicando los criterios de las propias Comunidades Europeas, la AEP/FEM propuesta por el Gobierno del Reino Unido para el A340-500/600 se ofreció a tipos de interés no comerciales.

[2817] *Véanse* los párrafos 7.452, 7.458 y 7.467 *supra*.

[2818] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

suponiendo, a efectos de argumentación, que de los contratos de AEP/FEM que hemos examinado puede concluirse que cada uno de ellos es por definición una forma de financiación que conlleva tipos de interés inferiores a los del mercado, para demostrar la existencia del Programa de AEP/FEM no escrito que es objeto de la reclamación de los Estados Unidos haría falta algo más que la conducta reiterada evidenciada por el suministro de AEP/FEM a Airbus cada vez que ésta solicitó ayuda para el desarrollo de LCA.

Estructuras institucionales intergubernamentales

7.533 Los Estados Unidos afirman que su descripción del supuesto Programa de AEP/FEM está respaldada por la existencia de "estructuras institucionales completas que han sido creadas y que siguen operando con la única y expresa finalidad de administrar el Programa de Ayuda para emprender proyectos".[2819] Sostienen que las instituciones "básicas" que forman parte de esas supuestas estructuras son el "Comité Intergubernamental de Airbus", el "Comité Ejecutivo Airbus" y la "Agencia Ejecutiva Airbus". También hacen referencia a la "Conferencia de Ministros Airbus" y al "Grupo de Trabajo Permanente para la Financiación de Ventas" como otras instituciones pertinentes. Según los Estados Unidos, las supuestas estructuras se establecieron por primera vez en el marco del Acuerdo de 1969 para el A300, a fin de "trabajar con Airbus para velar por el éxito de cada nuevo modelo de LCA, incluso mediante el suministro de Ayuda para emprender proyectos"[2820]; una "misión" que los Estados Unidos sostienen fue reforzada y continuada mediante la conclusión de sucesivos acuerdos y decisiones intergubernamentales.

El Acuerdo de 1969

7.534 Como sugieren su título y su preámbulo, el Acuerdo de 1969 pone de manifiesto la intención de los Gobiernos de Alemania y Francia de cooperar en la esfera de la aeronáutica, y, en particular, de apoyar a Sud-Aviation[2821] y Deutsche Airbus GmbH ("Fabricantes asociados") para el desarrollo de una sola LCA, el Airbus A300-B. Esa intención se hace efectiva mediante 13 artículos que abordan diversos aspectos del desarrollo y la producción del A300 , incluida su financiación.[2822] El Acuerdo de 1969 preveía que los gobiernos alemán y francés proporcionarían una cuantía especificada de fondos para el desarrollo del A300 en forma de préstamos ("*avances remboursables*") a reembolsar mediante una serie de gravámenes graduales sobre la venta de cada aeronave, cuyo valor (como porcentaje de los ingresos de venta) se establecía expresamente.[2823] Tanto el desarrollo como la producción del A300 se dividirían entre los dos Fabricantes asociados participantes, en proporción a la respectiva contribución de cada Gobierno a los costos de desarrollo mediante "*avances remboursables*".[2824] Sin embargo, los costos de producción de la serie A300 no se financiaron en virtud del Acuerdo, en el que se disponía expresamente que correrían a cargo de cada uno de los Fabricantes asociados.[2825] El Acuerdo dejaba la elección de los motores sujeta a la aprobación de las

[2819] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 43.
[2820] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 43.
[2821] En la fecha de conclusión del Acuerdo de 1969, Sud-Aviation era una entidad de propiedad estatal. *Véanse* el párrafo 7.183 y la nota 2054.
[2822] El Acuerdo se estructura alrededor de los siguientes seis encabezamientos de capítulos: "Organización"; "Reparto de tareas"; "Disposiciones financieras"; "Motores y equipos"; "Participación de industriales de terceros Estados"; y "Disposiciones finales".
[2823] Artículos 6 y 7. La cuantía total de los fondos establecida en el Acuerdo se fijó sobre la base de las condiciones de los precios ("*conditions de prix*") que prevalecían al 1º de enero de 1968, y estaba sujeta a revisión a la luz de cualquier evolución de las condiciones económicas generales ("*conditions économiques générales*") desde el 1º de enero de 1968. artículo 6.
[2824] Párrafo 1 del artículo 3 y párrafo 2 del artículo 4.
[2825] Artículo 9.

ICC suprimida donde se indica [***]

Partes[2826] y preveía la subcontratación de empresas de terceros países.[2827] También requería que el "Coordinador de los trabajos"[2828] invitara a todos los proveedores idóneos de los países signatarios a participar en posibles oportunidades de suministro de equipos.[2829]

7.535 Para supervisar la aplicación del Acuerdo se estableció una estructura organizativa. La componían tres órganos: el Comité Intergubernamental ("AIC"); el Comité Ejecutivo ("AEC"); y la Agencia Ejecutiva ("AEA"). La gestión de la participación de los gobiernos en el proyecto se delegó al AIC, al que se encomendó concretamente la tarea de "informar sobre la progresión técnica, industrial, comercial y financiera del proyecto y supervisar o velar por la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo definiendo, si procede, los procedimientos necesarios y examinando con los industriales los problemas que pudieran plantearse en el curso del programa".[2830] También se encomendó al AIC que estableciera el AEC, un órgano "compuesto por un miembro por Estado y encargado de realizar las tareas que éste le delegue".[2831] Se preveía que ambos Comités estuvieran respaldados por la AEA, establecida en el marco del servicio administrativo del Gobierno francés, que actuaría como brazo ejecutivo de los Comités y fuente de información relativa a "todos los puntos del programa".[2832] Una de las principales tareas concretamente atribuidas a la AEA era concluir un acuerdo marco con el Coordinador de los trabajos para la aplicación de todas las disposiciones pertinentes del Acuerdo.[2833] Se encomendaba al Coordinador de los trabajos que concluyera un acuerdo similar con cada uno de los Fabricantes asociados determinando sus funciones con respecto a la AEA y definiendo, en particular, la división de trabajo y las responsabilidades, las normas mutuas sobre fijación de precios, las condiciones para compartir los riesgos entre los Fabricantes asociados y los beneficios conjuntos.[2834]

7.536 Otras tareas específicas identificadas en el Acuerdo para los Comités pertinentes eran la vigilancia del logro de una división del trabajo equilibrada[2835], la declaración de las cantidades definitivas de "*avances remboursables*" transferidos por cada Gobierno a efectos de identificar las sumas definitivas a reembolsar[2836], el acuerdo con el Coordinador de los trabajos sobre las "modalidades" para supervisar la aplicación de las disposiciones sobre reembolso[2837], y la preparación de un informe anual a las partes, incluido un análisis de la situación financiera.[2838]

[2826] Artículo 10.
[2827] Artículo 12.
[2828] En la fecha de conclusión del Acuerdo de 1969 para el A300 el "Coordinador de los trabajos" era Sud-Aviation. Sin embargo, esa función se transfirió poco después a Airbus Industrie GIE, que se constituyó el 18 de diciembre de 1970. Estados Unidos - Prueba documental 11.
[2829] Artículo 11.
[2830] Estados Unidos - Prueba documental 11, artículo 1. Los Estados Unidos han facilitado una traducción al inglés del texto original francés: "El Comité Intergubernamental fue creado para "informar sobre los progresos técnicos, industriales, comerciales y financieros del proyecto y de supervisar o garantizar la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo, definiendo, en su caso, los procedimientos necesarios y examinando con las empresas los problemas que pudieran plantearse en el curso del programa".
[2831] Estados Unidos - Prueba documental 11, artículo 1. Los Estados Unidos han facilitado una traducción al inglés del texto original francés: "un Comité Ejecutivo formado por un miembro por cada Estado y encargado de realizar las tareas que se le encomienden".
[2832] Estados Unidos - Prueba documental 11, artículo 1. Los Estados Unidos han facilitado una traducción al inglés del texto original francés: "todos los puntos del programa".
[2833] Párrafo 1 del artículo 2.
[2834] Párrafo 2 del artículo 2.
[2835] Párrafo 2 del artículo 3 (AIC).
[2836] Párrafo 1 del artículo 7 (AIC).
[2837] Párrafo 1 del artículo 7 (AEA).
[2838] Artículo 8 (AIC).

ICC suprimida donde se indica [***]

7.537 El Acuerdo de 1969 se amplió al Gobierno de los Países Bajos el 28 de diciembre de 1970, y al Gobierno de España el 23 de diciembre de 1971.[2839] En este último Acuerdo se indica que la entrada de ambos Gobiernos en el proyecto del A300 dio lugar a que se les concediera un representante en el AIC.[2840] También se indica que el Gobierno de España estaría representado en AEC.[2841] Salvo en lo respectivo a tres cuestiones específicas que se consideraba afectaban directamente a los intereses del Gobierno español y su rama de producción, el voto del representante del Gobierno español en el AIC era únicamente de carácter consultivo ("*voix consultative*").[2842] Por lo que respecta al contenido, el Acuerdo de 1971 para el A300, entre otras cosas, declaraba que CASA[2843] era un Fabricante asociado, y se le encomendaba tanto una parte de la producción de la serie A300 como **[***]**.[2844] El Acuerdo también indicaba que cualesquiera "*avances remboursables*" del Gobierno de España se reembolsarían con un **[***]** de los reembolsos establecidos en el artículo 7 del Acuerdo de 1969.[2845] Por último, otro elemento digno de mención es que el Acuerdo **[***]**.[2846]

El Acuerdo de 1981

7.538 El 28 de septiembre de 1981, los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido concluyeron un acuerdo en el que se confirmaba la pertinencia continuada de los Acuerdos de 1969, 1970 y 1971 para el desarrollo y la producción del A300 y los principios clave de esos Acuerdos se extendían al desarrollo y la producción del A310.[2847] El Acuerdo de 1981 tenía 14 artículos que trataban en lo fundamental las mismas cuestiones que figuraban en el Acuerdo de 1969.[2848] Tal como ocurría con la financiación proporcionada para el desarrollo del A300, el Acuerdo de 1981 preveía el suministro de determinadas cantidades especificadas de financiación para el desarrollo del A310 en forma de préstamos a reembolsar mediante una serie de gravámenes graduales sobre la venta de cada

[2839] *El Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de los Países Bajos, la República Federal de Alemania y la República Francesa relativo a la realización del Airbus A300B (1970)*; citado , entre otras cosas, en el artículo 3 de Estados Unidos - Prueba documental 16*;* y el *Acuerdo de 23 de diciembre de 1971 entre los Gobiernos del Estado Español, la República Francesa, la República Federal de Alemania y el Reino de los Países Bajos relativo a la realización del Airbus A300B*, CE - Prueba documental 992 (ICC). Las partes no han presentado una copia del anterior Acuerdo de 1970 entre los Gobiernos de Alemania, Francia y los Países Bajos.

[2840] Acuerdo de 1971 para el A300, artículo 2, párrafo 4 ("Los representantes de las cuatro partes contratantes en el Comité Intergubernamental ...").

[2841] Acuerdo de 1971 para el A300, artículo 2, párrafo 7. Dado que las partes no han presentado una copia del Acuerdo de 1970 para el A300, no podemos confirmar si también se concedió al Gobierno de los Países Bajos representación en el AEC. No obstante, un organigrama presentado por los Estados Unidos como Prueba documental 49 (ICC) sugiere que pudo ser así. El Acuerdo de 1981 para el A310 (que se examina *infra*) parece confirmarlo.

[2842] Artículo 2. Dado que las partes no han presentado una copia del Acuerdo de 1970 para el A300, no podemos confirmar si éste contenía la misma disposición, o una disposición similar, por lo que respecta a los derechos de voto del Gobierno de los Países Bajos.

[2843] En aquellas fechas CASA era una empresa de propiedad pública del Estado Español. *Véase* la nota 2234.

[2844] Artículo 4. Dado que las partes no han presentado una copia del Acuerdo de 1970 para el A300, no podemos confirmar si contenía la misma disposición o una disposición similar.

[2845] Artículo 5.

[2846] Artículo 6.

[2847] *El Acuerdo entre los Gobiernos de la República Federal de Alemania, la República Francesa, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y España concerniente al programa Airbus* (el "Acuerdo de 1981"), CE - Prueba documental 942 (ICC).

[2848] El Acuerdo está estructurado en torno a los siguientes siete encabezamientos de capítulos: "consideraciones generales"; "organización"; "desarrollo del programa Airbus A300 y distribución de los trabajos en el programa Airbus A310"; "financiación del programa A310"; "equipamiento"; "participación industrial de terceros países"; "disposiciones finales".

ICC suprimida donde se indica [***]

aeronave, cuyo valor (como porcentaje de los ingresos de las ventas) se establecía expresamente.[2849] También se preveía que una cantidad especificada de los costos de desarrollo del A310 sería asumida por los Gobiernos de Bélgica y los Países Bajos (a cargo, respectivamente, de Belairbus y Fokker), y que en su debido momento se firmaría un acuerdo con los dos Gobiernos.[2850] En 1982 se concluyó un acuerdo con los Gobiernos de Bélgica y los Países Bajos.[2851]

7.539 Los trabajos de desarrollo se dividieron en proporción a la respectiva contribución de cada Gobierno a los costos de desarrollo mediante "*avances remboursables*".[2852] Se encomendó a los Fabricantes asociados (que ahora incluían a British Aerospace[2853]) la producción en serie del elemento del A310 que cada uno había desarrollado.[2854] No obstante, una vez más, los costos de la producción en serie del A310 no se financiaron en virtud del Acuerdo, en el que se preveía expresamente que dichos costos correrían a cargo de cada uno de los Fabricantes asociados.[2855] Al igual que los anteriores Acuerdos, el Acuerdo de 1981 también preveía la posibilidad de subcontratar a empresas de terceros países.[2856] Además, se requirió a Airbus Industrie que invitara a todos los proveedores idóneos de los países signatarios a participar en las posibles oportunidades de suministro de equipamiento y que facilitara la AEA una lista de los proveedores invitados, indicando, en su caso, las razones subyacentes en su selección.[2857]

7.540 Se mantuvo la misma estructura organizativa consistente en el AIC, el AEC y la AEA establecida en los anteriores Acuerdos.[2858] Se hizo referencia a la participación del Gobierno del Reino Unido en el AIC y el AEC[2859]; y se abrió la AEA a la representación no sólo del Gobierno francés, sino también de los Gobiernos de Alemania y el Reino Unido.[2860] Se concedieron plenos derechos de voto en los Comités a los Gobiernos alemán, francés y del Reino Unido. Sin embargo, los derechos de voto del Gobierno español se limitaron a cuatro esferas específicas que en lo fundamental reflejaban las que figuraban en el Acuerdo de 1971.[2861]

7.541 Una vez más se encomendó a la AEA, como organismo de aplicación, que concertara un acuerdo marco con Airbus Industrie GIE a fin de hacer efectivas todas las disposiciones pertinentes del Acuerdo. El acuerdo marco tenía que estipular lo siguiente: que Airbus Industrie y los Fabricantes asociados se comprometían a completar satisfactoriamente el desarrollo del A310 y obtener los certificados necesarios; que todos los costos de desarrollo adicionales correrían a cargo de

[2849] CE - Prueba documental 942 (ICC), artículos 8-10. Las cantidades de financiación especificadas se fijaron sobre la base de las condiciones económicas que prevalecían en enero de 1978, y estaban sujetas a revisión a la luz de cualesquiera variaciones de los costos desde enero de 1978 hasta la fecha del desembolso, sobre la base de una fórmula a desarrollar por cada país otorgante. Párrafo 3 del artículo 8.

[2850] CE - Prueba documental 942 (ICC), párrafo 6 del artículo 8.

[2851] *El Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de Bélgica, la República Federal de Alemania, España, la República Francesa, el Reino de los Países Bajos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte concerniente al programa Airbus (1982)*, al que se hace referencia en el artículo 3 de Estados Unidos - Prueba documental 16 (ICC). Las partes no han presentado una copia de este Acuerdo.

[2852] Párrafo 2 del artículo 8.

[2853] Preámbulo. En esa fecha British Aerospace era una empresa pública. *Véase* la nota 2057.

[2854] Párrafo 1 del artículo 5.

[2855] Párrafo 1 del artículo 10.

[2856] Artículo 12.

[2857] Artículo 11.

[2858] CE - Prueba documental 942 (ICC), párrafos 1, 6 y 7 del artículo 2.

[2859] CE - Prueba documental 942 (ICC), párrafos 2 y 6 del artículo 2. La participación del Gobierno del Reino Unido en el AIC comenzó el 1º de enero de 1979 como consecuencia de la entrada de British Aerospace en Airbus Industrie GIE con una participación del 20 por ciento. *Véase*, por ejemplo, CE - Prueba documental 941 (ICC).

[2860] Párrafo 7 del artículo 2.

[2861] Párrafo 4 del artículo 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus Industrie y los Fabricantes asociados; y que Airbus Industrie concluiría un contrato con cada uno de los Fabricantes asociados en virtud del cual estos últimos compartirían la responsabilidad de Airbus Industrie ante la AEA, y en los que se definirían la división de los trabajos y las responsabilidades.[2862] Entre otras tareas específicas de los Comités pertinentes identificadas en el Acuerdo cabe señalar: la presentación de informes sobre los progresos con respecto a varias etapas del proyecto[2863]; la declaración de las cantidades definitivas de los "*avances remboursables*" transferidos por cada Gobierno a fin de identificar las sumas definitivas a reembolsar[2864]; y la concertación de un acuerdo con Airbus Industrie GIE sobre las "modalidades" para supervisar la aplicación de las disposiciones relativas al reembolso.[2865] Se reconfirmó el Grupo de Trabajo Permanente sobre Financiación de Ventas (establecido por decisión del AIC en 1973), que se abrió a la participación de los Gobiernos de España y el Reino Unido.[2866]

El Acuerdo de 1991

7.542 El 6 de febrero de 1991 los Gobiernos de Alemania, Bélgica, España, Francia y el Reino Unido concluyeron otro acuerdo concerniente a la financiación de desarrollo, la producción y las ventas del A320.[2867] Este Acuerdo tenía 17 artículos que abordaban en lo fundamental las mismas cuestiones que figuraban en los anteriores Acuerdos relativos al A300 y el A310, pero con respecto al A320, y con la adición de una obligación más detallada sobre la ayuda para la financiación de las ventas de exportación y una disposición sobre la posibilidad de ampliar el Acuerdo al A321 y otros derivados del A320.[2868] La contribución financiera prevista de cada Gobierno ("aportaciones nacionales") a los Fabricantes asociados (que ahora incluían Belairbus[2869]) a fin de desarrollar el A320 quedó establecida[2870], y se dispuso que los reembolsos se harían con cargo a los ingresos por ventas de aeronaves.[2871] Sin embargo, en contraste con los anteriores Acuerdos, el Acuerdo de 1991 no especificaba la forma ni el valor de esos reembolsos.

7.543 Los trabajos de desarrollo y la producción se dividieron entre los cinco agentes nacionales en proporción a los trabajos emprendidos en cada territorio y la respectiva contribución de cada gobierno a los costos de desarrollo.[2872] No obstante, una vez más, los costos de producción del A320 no se financiarían en virtud del Acuerdo, sino que correrían a cargo de los Fabricantes asociados.[2873] Al igual que en los acuerdos anteriores, se preveía la posibilidad de subcontratar a empresas de terceros países.[2874] Además, se requería a Airbus Industrie y a los Fabricantes asociados que invitaran

[2862] Artículo 3.
[2863] Párrafo 6 del artículo 8 (AEA).
[2864] Párrafo 1 del artículo 9 (AIC).
[2865] Párrafo 5 del artículo 9 (AEA).
[2866] Párrafo 2 del artículo 10.
[2867] *El Acuerdo entre los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica concerniente al programa Airbus A320* (el "Acuerdo de 1991"), Estados Unidos - Prueba documental 16.
[2868] El Acuerdo está estructurado en torno a los siguientes nueve encabezamientos de capítulos: "consideraciones generales"; "organización"; "desarrollo"; "equipamiento"; "producción"; "participación industrial de terceros países"; "financiación de las ventas de exportación"; "versiones derivadas"; y "disposiciones finales".
[2869] Preámbulo.
[2870] Artículo 5. Las cantidades de financiación especificadas se fijaron sobre la base de la situación económica que prevalecía en enero de 1982, y estaban sujetas a revisión de conformidad con una fórmula de ajuste que refleja los índices nacionales correspondientes. Párrafo 1 del artículo 6.
[2871] Artículo 8 ("Las aportaciones nacionales respectivas al coste de desarrollo serán reembolsadas por Airbus Industrie con el producto de las ventas de aviones").
[2872] Párrafos 2 y 3 del artículo 5, y artículo 11.
[2873] Artículo 12.
[2874] Artículos 13 y 14.

ICC suprimida donde se indica [***]

a todos los proveedores idóneos, especialmente de los países de los gobiernos signatarios, a participar en licitaciones de equipamiento y facilitar a la AEA una lista de los proveedores invitados indicando, en su caso, las razones subyacentes en su selección.[2875] El Acuerdo también disponía que los Gobiernos de Alemania, Francia, España y el Reino Unido participarían en la financiación de las exportaciones del A320 (estando la obligación del Gobierno español limitada a la financiación de las adquisiciones de líneas aéreas españolas).[2876] Las funciones del Grupo Permanente de Trabajo sobre Financiación de Ventas se hicieron extensivas al A320.[2877]

7.544 El AIC, el AEC la AEA y Grupo Permanente de Trabajo sobre Financiación de las Ventas se mantuvieron, y su mandato y funciones se extendieron al A320.[2878] Se otorgó a Bélgica representación en el AIC y el AEC a los efectos del proyecto del A320, si bien se aclaró que el Gobierno de los Países Bajos no estaría representado en las reuniones del Comité a los efectos del A320.[2879] Una vez más, se concedió derecho de voto ilimitado en los Comités a los gobiernos francés, alemán y del Reino Unido, mientras que los derechos de voto de los Gobiernos español y belga se limitaron a cuatro esferas específicas.[2880]

7.545 Por último, se encomendó una vez más a la AEA que concluyera un acuerdo marco con Airbus Industrie GIE para hacer efectivas todas las disposiciones del Acuerdo. El acuerdo marco debía contener: un compromiso de Airbus y de los Fabricantes asociados de completar satisfactoriamente el desarrollo del A320 y de obtener las certificaciones necesarias; la definición de los trabajos de desarrollo, el presupuesto de gastos y las etapas técnicas; una explicación de la manera de determinar las cantidades que Airbus Industrie debería pagar a los Fabricantes asociados, y el plan de esos reembolsos; el compromiso por Airbus Industrie de que concluiría un contrato con cada uno de los Fabricantes asociados, en virtud del cual estos últimos compartirían la responsabilidad de Airbus Industrie frente a la AEA; y un compromiso de Airbus Industrie de informar inmediatamente a la AEA si se produjera alguna modificación del contenido de los trabajos de desarrollo.[2881] Otras tareas específicas de los Comités pertinentes identificadas en el Acuerdo incluían la vigilancia del progreso en las diversas etapas del proyecto[2882] y un examen de las propuestas de compensación en caso de que no se lograra una división equilibrada de la producción.[2883]

El Acuerdo de 1994

7.546 Los mismos cinco gobiernos concluyeron los días 25 y 26 de abril de 1994 un acuerdo muy similar concerniente al desarrollo, producción y financiación de las ventas del A330/A340.[2884] El Acuerdo tenía 14 artículos que trataban en lo fundamental las mismas cuestiones establecidas en el Acuerdo de 1991, pero aplicándolas al A330/A340.[2885] En él se identificaba la contribución

[2875] Artículo 10.
[2876] Párrafo 1 del artículo 15.
[2877] Párrafo 2 del artículo 15.
[2878] Párrafos 1 y 5 del artículo 3, y artículo 12.
[2879] Párrafo 1 del artículo 3.
[2880] Párrafos 2, 3 y 4 del artículo 3.
[2881] Artículo 4.
[2882] Artículo 11 (AIC).
[2883] Párrafo 1 del artículo 9 (AIC)
[2884] *Acuerdo entre los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica concerniente al programa Airbus A330/A340, de 25/26 de abril de 1994* (el "Acuerdo de 1994"), Estados Unidos - Prueba documental 28.
[2885] El Acuerdo está estructurado en torno a los siguientes ocho encabezamientos de capítulos: "consideraciones generales"; "organización"; "desarrollo"; "equipamiento"; "producción"; "financiación de las ventas de exportación"; "versiones derivadas"; y "disposiciones finales".

ICC suprimida donde se indica [***]

financiera máxima prevista de cada Gobierno al proyecto de desarrollo[2886], y se prescribía que las cantidades finales serían determinadas por el AIC a la luz de las estimaciones obtenidas de Airbus Industrie.[2887] Como todos los acuerdos anteriores, el Acuerdo de 1994 estipulaba que los reembolsos de las cuantías anticipadas por los gobiernos se harían con cargo a los ingresos por ventas de aeronaves.[2888] No obstante, no se especificaba la forma ni el valor de esos reembolsos.

7.547 La producción se dividió entre las cinco ramas de producción nacionales, en la medida de lo posible, en proporción a la respectiva contribución de cada gobierno a los costos de desarrollo.[2889] No obstante, una vez más, los costos de producción del A330/A340 no se financiarían en virtud del Acuerdo, sino que correrían a cargo de los Fabricantes asociados.[2890] Al igual que en los anteriores acuerdos, se preveía la posibilidad de subcontratar a empresas de terceros países.[2891] Además, se requería a Airbus Industrie y a los Fabricantes asociados que invitaran a todos los proveedores idóneos, especialmente de los países de los gobiernos signatarios, a participar en licitaciones de equipamiento, y que proporcionaran una lista de los proveedores invitados, y comunicaran a la AEA, en su caso, las razones subyacentes en su selección.[2892] El Acuerdo también prescribía que los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido participarían en la financiación de las ventas de exportación del A330/A340 (quedando limitada la obligación del Gobierno español a las adquisiciones hechas por líneas aéreas españolas).[2893] Por último, en el Acuerdo se explicaba que se celebrarían consultas para decidir las modalidades para extender sus disposiciones a derivados del A330/A340.[2894]

7.548 Por lo que respecta a la estructura organizativa, se mantuvieron los mismos comités establecidos en el Acuerdo de 1991 para hacer efectiva la participación de los gobiernos en el proyecto del A330/A340.[2895] Se encomendó de nuevo a la AEA que concluyera un acuerdo marco con Airbus Industrie GIE para hacer efectivas todas las disposiciones pertinentes del Acuerdo. El acuerdo marco debía contener: un compromiso de Airbus Industrie de que, junto con los Fabricantes asociados, completaría satisfactoriamente el desarrollo del A330/A340 y obtendría las certificaciones necesarias; una definición de los trabajos de desarrollo y las etapas técnicas con el fin de que la AEA pudiera supervisar y valorar la marcha del proyecto; un compromiso de Airbus Industrie de presentar un documento acordado con los Fabricantes asociados en el que se definieran las respectivas aportaciones nacionales a los costos de desarrollo, así como un calendario de gastos previstos; un compromiso de Airbus Industrie de facilitar varios elementos de información, entre ellos toda la información necesaria para supervisar el programa de desarrollo, incluyendo la evolución de sus aspectos financieros; un compromiso de Airbus Industrie de informar inmediatamente a la AEA si se produjera alguna modificación del contenido de los trabajos de desarrollo; y la conclusión, lo antes posible, de contratos entre Airbus Industrie y cada uno de los Fabricantes asociados, en virtud de los cuales éstos compartirían la responsabilidad de Airbus Industrie frente a la AEA.[2896] Otras tareas específicas de los comités permanentes identificadas en el Acuerdo incluían

[2886] Artículo 5.
[2887] Párrafo 1 del artículo 6. Las cuantías de financiación especificadas en el contrato se reajustarían conforme a una fórmula de reajuste que integraría los índices nacionales correspondientes. Párrafo 2 del artículo 6.
[2888] Artículo 8 ("Las respectivas aportaciones nacionales al coste de desarrollo serán reembolsadas por Airbus Industrie con el producto de las ventas de aviones").
[2889] Artículo 10.
[2890] Artículo 11.
[2891] Artículo 7.
[2892] Artículo 9.
[2893] Artículo 12.
[2894] Artículo 13.
[2895] Artículo 3.
[2896] Artículo 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

la vigilancia del progreso de las diversas etapas del proyecto[2897] y el examen de las alegaciones relativas a la distribución no equilibrada de los trabajos de producción.[2898]

El Acuerdo de 2003

7.549 Los gobiernos alemán, español, francés y del Reino Unido concluyeron el 16 de junio de 2003 un acuerdo con Airbus SAS en el que se establecían determinados principios y obligaciones aplicables a la continuación del apoyo de los gobiernos a los programas de LCA de Airbus.[2899] El preámbulo del Acuerdo describe su contexto en los siguientes tres considerandos:

> "Teniendo en cuenta la transformación de Airbus en una sociedad integrada y las inversiones de los Cuatro Países Principales de Airbus en las filiales nacionales Airbus;
>
> Teniendo en cuenta la voluntad de los Cuatro Países Principales de Airbus de seguir prestando apoyos a Airbus, tales como las ayudas a los programas de desarrollo, la inversión en investigación y tecnología y la financiación de las ventas de aviones para exportación de aeronaves; {y}
>
> Teniendo en cuenta la voluntad de Airbus de proporcionar información a los Cuatro Países Principales de Airbus con el fin de permitirles la formulación de políticas en relación con Airbus y garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas cuando se presta apoyo."

7.550 A continuación establece una obligación de Airbus de proporcionar al AIC y/o el AEC, si lo solicitan, diversos elementos de información "relativas a Airbus y a los programas Airbus", definidos como "el programa A380, programas lanzados desde la fecha del presente Acuerdo y sus derivados, y cualesquiera otros programas Airbus no comprendidos en los Acuerdos Marco específicos con Airbus".[2900] El Acuerdo indica que la finalidad de la transferencia de información es permitir a "cada uno de los Cuatro Países Principales de Airbus la formulación de políticas en relación con Airbus y garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas cuando se presta apoyo".[2901] Se incluye una lista no exhaustiva de 10 elementos de información que deben facilitarse, describiendo información como "actualizaciones financieras relativas a cada programa Airbus y a la situación financiera de Airbus", "informes sobre avances técnicos de los programas Airbus", "previsiones y ventas reales de aviones, detalladas por clientes y las comparaciones con las ventas de aviones de los competidores de Airbus", y "estrategia de desarrollo de negocios y de productos de Airbus".[2902] También se incluye una serie de disposiciones relacionadas con la confidencialidad.[2903]

7.551 En contraste con anteriores acuerdos intergubernamentales, el Acuerdo de 2003 no concierne a un proyecto de desarrollo de LCA de Airbus en particular. Está principalmente centrado en el A380, pero también abarca otros proyectos no especificados puestos en marcha en o después de la fecha del Acuerdo y sus derivados. Su ámbito de aplicación comprende también otros proyectos de

---

[2897] Artículo 11 (AIC).
[2898] Párrafo 1 del artículo 9 (AIC).
[2899] *Acuerdo de 16 de junio de 2003 firmado en París-Le Bourget entre los Ministros de los Cuatro Países Principales de Airbus y Airbus*, Estados Unidos - Prueba documental 122 (ICC).
[2900] Artículos 1 y 3.
[2901] Párrafo 1 del artículo 3.
[2902] Párrafo 2 del artículo 3.
[2903] Artículo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus que no son objeto de acuerdos marco concluidos antes del Acuerdo de 2003.[2904] En el Acuerdo se toma nota de la voluntad de los cuatro gobiernos de seguir apoyando el desarrollo de LCA de Airbus con "ayudas a los programas de desarrollo". Aunque las "ayudas a los programas de desarrollo" no se definen, la referencia a anteriores proyectos de desarrollo de LCA de Airbus sugiere claramente que lo previsto es AEP/FEM en las condiciones que hemos descrito anteriormente. Sin embargo, está claro que los gobiernos no asumen ningún compromiso de proporcionar "ayudas a los programas de desarrollo" para cualquier modelo de LCA en particular.

7.552 Por lo que respecta al A380, los Estados Unidos afirman que los Gobiernos participantes en Airbus ya habían decidido a finales de 2000 apoyar su desarrollo por medio de AEP/FEM. Para justificar su afirmación los Estados Unidos hacen referencia a un comunicado de prensa emitido el 15 de marzo de 2002 por el Ministro francés de Equipamiento, Transportes y Vivienda. Entre otras cosas, el comunicado de prensa dice así:

> "Acuerdo para la financiación del Airbus A380
>
> Jean-Claude Gayssot se congratula por la firma del protocolo según el cual el Estado proporcionará a Airbus France un adelanto de 1.213 millones de euros para el desarrollo del futuro gran transportador A380.
>
> Esta firma es la concreción para Francia de la decisión adoptada a finales del año 2000 por los distintos países europeos interesados de respaldar este programa en la proporción correspondiente a la participación de sus respectivas ramas de producción en el desarrollo del nuevo avión.
>
> El adelanto se proporciona al tipo del mercado y se reembolsará a medida que se hagan entregas. Por consiguiente, la financiación respeta en todos sus puntos las disposiciones del acuerdo euroamericano de julio de 1992 que rige las ayudas a los programas de aviones de más de 100 asientos. ..."[2905]

7.553 Los Estados Unidos consideran que la parte subrayada del comunicado de prensa *supra* pone de manifiesto la existencia de un acuerdo entre los Gobiernos participantes en Airbus sobre el suministro de AEP/FEM para el A380. Observan que durante el proceso del Anexo V las Comunidades Europeas negaron la existencia de tal acuerdo, y "no trataron de resolver la discrepancia entre su afirmación y el comunicado de prensa del Ministerio de Transportes francés".[2906]

7.554 Por lo que respecta al A350, los Estados Unidos aducen que los Gobiernos participantes en Airbus se habían comprometido a proporcionar AEP/FEM para este proyecto cuando este Grupo Especial fue establecido. No obstante, hemos concluido en otra parte que la afirmación de los Estados Unidos no puede justificarse sobre la base de las pruebas y argumentos que tenemos ante nosotros.[2907]

[2904] Entendemos que esto último alude a los acuerdos marco que requerían anteriores acuerdos intergubernamentales entre la AEA y Airbus Industrie.

[2905] Comunicado de prensa, *Accord pour le Financement de l'Airbus A380*, Ministerio de Transportes francés (15 de marzo de 2002), Estados Unidos - Prueba documental 45. (sin subrayar en el original)

[2906] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 84.

[2907] La afirmación de los Estados Unidos de que los gobiernos participantes en Airbus se habían comprometido a proporcionar AEP/FEM para el A350 se examina en los párrafos 7.296 y 7.314 *supra* del presente informe.

ICC suprimida donde se indica [***]

Conferencia de Ministros Airbus

7.555 Los Estados Unidos aducen que la Conferencia de Ministros Airbus es parte de la estructura institucional intergubernamental establecida "para operar con el único y exclusivo fin de administrar el Programa de Ayuda para emprender proyectos".[2908] Sin embargo, los Estados Unidos no han presentado pruebas ni argumentos adicionales para explicar exactamente cómo consideran que en la práctica opera ese órgano. Según las Comunidades Europeas, la Conferencia de Ministros Airbus es una "reunión que se celebra en las exhibiciones anuales de aeronaves de Le Bourget, Berlín y Farnborough", en la que los Ministros de Alemania, España, Francia y el Reino Unido se reúnen "para examinar con funcionarios de Airbus una serie de asuntos, como la situación financiera de la empresa, la evolución de los programas de LCA existentes y los planes para futuras LCA de Airbus".[2909] Aunque las Comunidades Europeas tampoco han presentado ninguna prueba que justifique sus afirmaciones fácticas, los Estados Unidos parecen aceptar este aspecto de la explicación de las funciones de la Conferencia de Ministros Airbus dada por las Comunidades Europeas.[2910] Por otro lado, los Estados Unidos no aceptan la afirmación de las Comunidades Europeas de que en ese órgano no se examinan o coordinan ni el suministro de AEP/FEM ni sus términos y condiciones.[2911]

Evaluación global de las estructuras institucionales intergubernamentales

7.556 Las Comunidades Europeas afirman que ninguna de las instituciones intergubernamentales identificadas por los Estados Unidos proporciona AEP/FEM o establece sus condiciones.[2912] Además, según las Comunidades Europeas, los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas jamás discuten en los diversos foros el suministro de AEP/FEM o sus términos y condiciones. Las Comunidades Europeas describen la actual función del AIC, el cual, observan, se reúne dos veces al año, como la de un "foro para que Airbus GIE/SAS y los Estados miembros intercambien información sobre una serie de cuestiones", entre ellas, la situación financiera de Airbus, la financiación de las ventas, la evolución técnica, los créditos a la exportación, las emisiones de las aeronaves y el tráfico aéreo. Explican que "en algunos casos el AIC puede trabajar con Airbus GIE/SAS para asignar trabajos de desarrollo (lo que se conoce como 'distribución del trabajo') con respecto a programas de LCA específicos".[2913] También afirman que el papel del AEC ha perdido regularmente importancia desde finales del decenio de 1980, y que actualmente sus funciones han sido en gran medida adoptadas por el AIC.[2914] Por lo que respecta a la AEA, las Comunidades Europeas revelan que hoy en día ha "desaparecido", y que ya no se conciertan los acuerdos marco que solía negociar con Airbus Industrie en nombre del AEC. De manera análoga, las Comunidades Europeas describen la Conferencia de Ministros Airbus como una reunión entre los Ministros de Alemania, España, Francia y el Reino Unido que se celebra una vez al año para estudiar "una serie de asuntos, como la situación financiera de la empresa, la evolución de los programas de LCA existentes y los planes para futuras LCA de Airbus".[2915] Por último, las Comunidades Europeas alegan que el Grupo Permanente de Trabajo sobre Financiación de Ventas no tiene ninguna relación con los préstamos de AEP/FEM, ya que trata cuestiones relativas a la financiación de las ventas de aeronaves y los créditos a la exportación.[2916]

[2908] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 43.
[2909] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2910] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2911] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2912] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2913] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2914] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2915] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2916] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.557 Según los Estados Unidos, las funciones de los foros institucionales identificadas por las Comunidades Europeas demuestran la existencia de un Programa de AEP/FEM con el contenido preciso que han definido, porque todas ellas "facilitan las decisiones definitivas de los Gobiernos participantes en Airbus de proporcionar Ayuda para emprender proyectos, y en qué condiciones".[2917] Los Estados Unidos destacan que "aunque las aseveraciones de las Comunidades Europeas {que las entidades intergubernamentales no deciden si otorgar o no AEP/FEM o sus condiciones} fueran correctas", las propias Comunidades Europeas han confirmado que "prestan el apoyo necesario para que los funcionarios competentes adopten" esas decisiones, lo cual demuestra la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM.[2918]

7.558 Los argumentos de los Estados Unidos no nos convencen. Desde su creación en 1969, las instituciones gubernamentales han desempeñado un papel en la administración de la participación de los Estados miembros de las Comunidades Europeas en los proyectos de desarrollo de LCA de Airbus. No obstante, tanto en lo sustancial como en lo formal, ese papel ha variado entre distintos proyectos de LCA, y cada vez ha sido más limitado. Por ejemplo, mientras que las funciones de los Comités con respecto a los primeros proyectos abarcaban aspectos que conllevaban la conclusión de acuerdos marco y el establecimiento de "modalidades" mediante las cuales vigilar la ejecución de disposiciones de reembolso específicas, en tiempos del A380 la función de los Comités que seguían existiendo[2919] se reducía esencialmente al intercambio de información. Es más, la función de los Comités en el desarrollo del A380 no estaba prescrita en ningún acuerdo intergubernamental, porque nunca llegó a concluirse un acuerdo intergubernamental para el A380. En lugar de ello, se concluyó un acuerdo entre los Gobiernos participantes en Airbus y Airbus SAS que requería el intercambio de información entre Airbus y el AIC y/o el AEC.

7.559 A lo largo del tiempo, la participación en los Comités también ha fluctuado. Aunque fue invitado[2920], el Gobierno del Reino Unido no participó inicialmente en los Comités a los efectos del proyecto A300. No se otorgó al Gobierno del Reino Unido representación en los Comités hasta 1979, cuando se sumó a los Gobiernos de España y los Países Bajos, cada uno de ellos, respectivamente, representado en el AIC desde 1970 y desde 1971. Posteriormente, el Gobierno de Bélgica se sumó a los proyectos A310, A320 y A330/A340, aportando fondos para el desarrollo en las mismas condiciones acordadas con otros participantes en los respectivos acuerdos intergubernamentales, y en consecuencia obteniendo representación en al menos dos de los tres Comités. Por otro lado, el Gobierno de los Países Bajos no participó en proyectos posteriores al A310, y su representación en los Comités se vio consiguientemente limitada. Por tanto, como máximo, las pruebas que tenemos ante nosotros sugieren que si las operaciones de los Comités ponen de manifiesto la existencia de algún "Programa" de ayuda, éste sería un programa en el que participan los Gobiernos de Bélgica (al que se otorgaron en lo fundamental los mismos derechos de voto que a España con respecto a los proyectos A320 y A330/A340) y los Países Bajos.

7.560 Los Acuerdos en cuestión nada dicen sobre si los tres Comités Airbus participaron en el desarrollo del A330-200 y el A340-500/600, dos modelos que recibieron AEP/FEM, y en consecuencia, según la descripción de los propios Estados Unidos, tienen que estar comprendidos en el ámbito del supuesto Programa de AEP/FEM.[2921] De manera análoga, no hay pruebas que indiquen

[2917] Estados Unidos, observaciones y CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2918] Estados Unidos, observaciones y CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2919] Observamos que los Estados Unidos no han discutido la afirmación de las Comunidades Europeas de que la AEA ya ha "desaparecido".
[2920] *Véase* el Preámbulo del Acuerdo de 1969 para el A300.
[2921] Aunque el artículo 13 del Acuerdo de 1994 disponía que se celebrarían consultas para decidir las modalidades para extender sus disposiciones a derivados del A330/A340, los Estados Unidos no han presentado argumentos o pruebas que sugieran que esas consultas o esa extensión realmente tuvieron lugar.

ICC suprimida donde se indica [***]

que los Comités o la Conferencia de Ministros Airbus participaran en el lanzamiento del A350 por Airbus. Es más, ya hemos concluido que los Estados Unidos no han logrado demostrar que cualquier compromiso de proporcionar AEP/FEM para ese modelo de LCA ya había sido asumido por los Gobiernos participantes en Airbus en la fecha de establecimiento de este Grupo Especial.[2922]

7.561 Al igual que las Comunidades Europeas, no vemos relación aparente entre el Grupo Permanente de Trabajo sobre Financiación de Ventas y el suministro de AEP/FEM o la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM. Además, sobre la base de las pruebas que tenemos ante nosotros no podemos concluir que la Conferencia de Ministros Airbus es más de lo que las Comunidades Europeas dicen que es, a saber, un foro en el que los Gobiernos participantes en Airbus y los ejecutivos de Airbus intercambian información. Aunque la opinión de los Estados Unidos de que "no es creíble que los gobiernos y Airbus se reúnan al menos tres veces al año para estudiar determinadas cuestiones, entre ellas 'la situación financiera de la empresa' pero nunca estudien el suministro de miles de millones de euros de financiación pública, que representa una tercera parte del costo de desarrollo de un modelo de LCA"[2923] no deja de parecernos hasta cierto punto razonable, los Estados Unidos no han presentado ninguna prueba que justifique directamente su posición. En cualquier caso, aunque hubiera pruebas que demostraran que los Gobiernos participantes en Airbus "estudian" el suministro de préstamos de AEP/FEM en la Conferencia de Ministros Airbus, el peso atribuido a esas pruebas dependería de la medida en que pudieran demostrar el contenido preciso del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito. En otras palabras, pruebas que simplemente pusieron de manifiesto determinadas deliberaciones sobre el suministro de AEP/FEM no establecerían por sí mismas la existencia del Programa de AEP/FEM no escrito definido por los Estados Unidos.

7.562 Observamos, por último, que el alcance de los acuerdos intergubernamentales que dieron lugar a los mandatos y las operaciones de los Comités Airbus iba más allá del suministro de AEP/FEM a efectos del desarrollo de LCA. Los Acuerdos abarcaban también la producción de LCA, la contratación externa de trabajos de desarrollo y producción, el suministro de equipamiento, la financiación de las ventas, y en algunos casos normas sobre la compra de motores y compromisos de adquirir LCA. Por tanto, contrariamente a lo que sostienen los Estados Unidos, los Comités Airbus no se crearon ni prorrogaron "con la única y expresa finalidad de administrar el Programa de Ayuda para emprender proyectos". Si los Comités tienen realmente una "única" finalidad, tal vez sería mejor caracterizarla como la gestión y administración general de la distinta participación de Estados miembros de las Comunidades Europeas específicos en el desarrollo de LCA de Airbus proyecto por proyecto.

Burocracias nacionales

7.563 Los Estados Unidos afirman que los Gobiernos participantes en Airbus mantienen "burocracias especializadas" que desempeñan las tareas administrativas que requiere el mantenimiento del "sistema" de AEP/FEM y coordinan el suministro de AEP/FEM a Airbus. Aducen que en Francia existe "una dependencia especial" (la "*cellule d'avions de transport de plus de 100 places*") en la "*Direction des Programmes Aéronautiques Civils*", que supervisa a Airbus y el "sistema" de AEP/FEM; participa en las instituciones intergubernamentales, y administra el suministro de AEP/FEM a Airbus.[2924] Los Estados Unidos afirman que en Alemania la oficina del Coordinador para la Industria Aeroespacial y para Investigación Aeronáutica, dependiente del Ministerio Federal

[2922] *Véase* el párrafo 7.314 *supra*.
[2923] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2924] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 97; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 44; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 137 del Grupo Especial; Estados Unidos - Prueba documental 50.

ICC suprimida donde se indica [***]

de Economía y Tecnología, está a cargo de la administración del "sistema" de AEP/FEM.[2925] Por lo que respecta a España, los Estados Unidos aluden al Ministerio de Ciencia y Tecnología, al cual, sostienen, incumbe la administración del "sistema de anticipos reembolsables" y la participación en el "Consejo de Ministros de los cuatro países, el Comité Ejecutivo {Airbus} y los demás órganos que gestionan y coordinan el sistema".[2926] Por último, los Estados Unidos aducen que el "sistema de Ayuda para emprender proyectos del Reino Unido" es administrado por el "equipo aeroespacial" dependiente de la Unidad Aeroespacial y de Defensa del Ministerio de Comercio e Industria, que es competente por lo que respecta a "las relaciones con las empresas aeroespaciales civiles y las inversiones para emprender proyectos".[2927]

7.564 Según las Comunidades Europeas, la "*cellule d'avions de transport de plus de 100 places*" dependiente de la Dirección de Programas Aeronáuticos Civiles ("DPAC") consiste en un solo funcionario. La DPAC depende de la Dirección General de Aviación Civil, y está a cargo de la cooperación internacional en materia de aeronáutica y aviación civil, la seguridad aérea, la gestión del tráfico aéreo, la investigación y tecnología para el sector aeroespacial y las comunicaciones externas. Las Comunidades Europeas afirman que el único funcionario que trabaja en la "*cellule d'avions de transport de plus de 100 places*" dedica un 40 por ciento de su tiempo a cuestiones relacionadas con los préstamos de AEP/FEM para Airbus, y el tiempo restante a una serie de cuestiones de política y otras cuestiones relacionadas con la rama de producción de LCA.[2928] Las Comunidades Europeas explican que en Alemania la dependencia de "industria y tecnología aeroespacial", dependiente del Coordinador para la Aeronáutica y el Espacio, es competente para varias tareas, entre ellas la evaluación de las solicitudes de financiación pública, como la AEP/FEM y los créditos a la exportación, la información al Parlamento y al público sobre cuestiones aeronáuticas, la administración de los instrumentos financieros existentes, la aplicación del programa federal de investigación y tecnología, y el estudio de una serie de cuestiones relacionadas con el transporte aéreo nacional e internacional. Las Comunidades Europeas afirman que en esa dependencia trabajan 10 personas, de las que dos dedican aproximadamente un 30 por ciento de su tiempo a los préstamos de AEP/FEM proporcionados a Airbus y otras entidades.[2929] Las Comunidades Europeas afirman que en España aproximadamente un 50 por ciento del trabajo realizado por uno de los ocho miembros del Departamento de Aeronáutica del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial ("CDTI"), dependiente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, guarda relación con los préstamos de AEP/FEM para Airbus. Las Comunidades Europeas observan que incumbe al CDTI la promoción de las actividades de investigación y desarrollo en todos los sectores de la economía.[2930] Por último, las Comunidades Europeas explican que de un total de 18 miembros del personal que trabajan para la dependencia Aeroespacial de Marina y de Defensa del Departamento de Negocios, Empresas y Reforma Reglamentaria del Reino Unido, el tiempo equivalente a 1,4 miembros del personal se dedica a préstamos de AEP/FEM para Airbus, y el equivalente a un miembro del personal a préstamos de AEP/FEM para otras entidades. Además de varias formas de ayuda pública a la industria aeroespacial, competen a la dependencia Aeroespacial de Marina y de Defensa cuestiones relacionadas con las emisiones de las aeronaves, las compras de material militar y naval, la planificación industrial y estratégica y la investigación aeroespacial.[2931]

[2925] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 99; Estados Unidos - Prueba documental 34.
[2926] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 100; Estados Unidos - Prueba documental 54.
[2927] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 98; Estados Unidos - Prueba documental 52.
[2928] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2929] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2930] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2931] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.565 Las Comunidades Europeas consideran que no es sorprendente constatar que los Estados miembros actúan mediante "burócratas" al cumplir las obligaciones que han contraído en virtud de los contratos de AEP/FEM. En ese sentido, afirman que la función de los burócratas nacionales no es "distinta de la de los empleados de un banco 'especializado' en préstamos", e indican que "el hecho de que los bancos tengan empleados dedicados a estudiar solicitudes de préstamos y examinar el rendimiento dinámico de los préstamos existentes nada dice acerca de las condiciones en las que esos préstamos se otorgan, ni sugiere que en el futuro se otorgarán préstamos al mismo receptor".[2932] Así pues, las Comunidades Europeas explican que las funciones de las burocracias nacionales consisten en lo fundamental en administrar y supervisar los préstamos de AEP/FEM otorgados a todos los receptores, no sólo los otorgados a Airbus. Según las Comunidades Europeas, esto conlleva el examen de las solicitudes de reembolso de los costos de desarrollo, para velar que dichos desembolsos tengan lugar puntualmente y de conformidad con las condiciones del contrato; procesar los reembolsos; y analizar la información técnica y comercial facilitada por los receptores, en consonancia con lo dispuesto en los contratos de préstamo. Las Comunidades Europeas destacan que los burócratas simplemente desempeñan esas funciones, realizan análisis y hacen recomendaciones. No deciden si se proporcionará AEP/FEM a Airbus.[2933]

7.566 Las pruebas y argumentos presentados por las partes sobre la existencia y las funciones de las supuestas "burocracias especializadas" ponen claramente de manifiesto que cada uno de los cuatro Gobiernos participantes en Airbus dedica actualmente una cantidad limitada de recursos de su servicio público nacional a la gestión de su participación en los proyectos de desarrollo de LCA de Airbus mediante AEP/FEM. A nuestro juicio, no es sorprendente que haya funcionarios que gestionen y supervisen la aplicación de los contratos de AEP/FEM. Como parte prestamista en el contrato, cada gobierno que proporcione AEP/FEM querrá asegurarse de que sus decisiones estén bien fundamentadas, de que las obligaciones se cumplan y los derechos se respeten. El hecho de que cada uno de los cuatro Gobiernos participantes en Airbus lo haga recurriendo a sus respectivos funcionarios nacionales no respalda, a nuestro juicio, la existencia del Programa de AEP/FEM no escrito que los Estados Unidos describen. Los recursos que los cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas han asignado no están exclusivamente dedicados a la AEP/FEM para Airbus, y es evidente que ésta no constituye el centro de atención de las entidades administrativas en las que trabajan las burocracias pertinentes. Además, no hay en las pruebas nada que indique que los funcionarios pertinentes coordinen sus acciones o ayuden a coordinar las acciones de sus gobiernos, por lo que respecta a la AEP/FEM proporcionada a Airbus. De las pruebas y documentos tampoco parece deducirse que participen en un "sistema" de AEP/FEM. En consecuencia, aunque el hecho de que haya burócratas que gestionan la participación de cada gobierno en las actividades de desarrollo de LCA de Airbus mediante el suministro de AEP/FEM no contradice la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito, estimamos que ese hecho, por sí solo, aporta poco o ningún respaldo a la posición de los Estados Unidos.

Declaraciones de las Comunidades Europeas, los Estados miembros de las Comunidades Europeas y funcionarios y empleados de Airbus

7.567 Los Estados Unidos sostienen que varias declaraciones hechas desde 2000 por los Estados miembros de las Comunidades Europeas, la Comisión Europea y funcionarios de Airbus confirman la existencia del Programa de AEP/FEM impugnado.[2934] En particular, los Estados Unidos identifican las siguientes declaraciones de:

[2932] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2933] CE, respuesta a la pregunta 172 del Grupo Especial.
[2934] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 102-104.

ICC suprimida donde se indica [***]

El Presidente francés Jacques Chirac, enero de 2005 -

> "El A380 representa el éxito de la política industrial europea, que ha contribuido a hacer de Airbus el principal fabricante mundial de aeronaves", citado en *Aviation Week & Space Technology*, 24 de enero de 2005.[2935]

El Primer Ministro británico Tony Blair, enero de 2005 (el mismo día que el Presidente Chirac) -

> "El A380 es el resultado de una colaboración sin precedentes entre los cuatro países ...", citado en el comunicado de prensa de Airbus de fecha 18 de enero de 2005.[2936]

La Comisión Europea, 19 de enero de 2005 -

> "... el A380 representa para la UE el fruto de la cooperación europea a nivel estatal".[2937]

El Secretario de Comercio e Industria del Reino Unido, Stephen Byers, 2000 -

> "Esta es la mayor inversión gubernamental de la historia para un proyecto de este tipo, y refleja la manera en que nos planteamos la política industrial. No nos mantenemos al margen, dejando todo en manos del mercado, ni interviniendo para apuntalar industrias en dificultades ...", citado en *Daily Record*, 14 de marzo de 2000.[2938]

La Comisión Europea, octubre de 2003 -

> "Sin embargo, los Estados miembros seguirán teniendo una obligación crucial de prestar apoyo en términos de programas de investigación y desarrollo, Ayuda para emprender proyectos reembolsable y contribuciones a los programas de la ESA, y de seguir siendo los principales clientes de la rama de producción en virtud de las adquisiciones públicas de material de defensa."[2939]

Comisión Europea, mayo de 2005 -

> "En opinión de la Comisión, la inversión para emprender proyectos es legal con arreglo a la normativa de la OMC, y tal como están las cosas forma parte del entorno comercial para el desarrollo de aeronaves en la UE", citado por la Agencia France Press, 19 de mayo de 2005.[2940]

[2935] Estados Unidos - Prueba documental 58.
[2936] Estados Unidos - Prueba documental 44.
[2937] Estados Unidos - Prueba documental 43.
[2938] Estados Unidos - Prueba documental 64.
[2939] Estados Unidos - Prueba documental 59.
[2940] Estados Unidos - Prueba documental 60.

ICC suprimida donde se indica [***]

El Ministro de Transportes francés, Gilles de Robien, mayo de 2005 -

> "El Estado francés ha prestado ayuda financiera al programa A380, y esperamos seguir haciéndolo merced a la ayuda de la Unión Europea, que está empleando todos los medios a su disposición frente a la presión americana", citado en *AFX News Limited*, 24 de mayo de 2005.[2941]

El portavoz de EADS, Rainer Ohler, junio de 2006 -

> "'Que nosotros sepamos, las negociaciones no han llevado a nada' ... No llegó a afirmar que Airbus solicitaría la ayuda -que podría representar miles de millones de euros- pero dijo que el dinero era 'indispensable' para establecer unas reglas de juego uniformes en la competencia con Boeing. 'La Ayuda para emprender proyectos es actualmente el único sistema disponible', dijo", citado en *International Herald Tribune*, 19 de junio de 2006.[2942]

Los Ministros Airbus, 24 de julio de 2006 -

> "reafirmaron su acuerdo de apoyar a Airbus para que siga innovando y desarrollando programas en un contexto de competencia internacional".[2943]

El Primer Ministro francés, Dominique de Villepin, 2006 -

> Sobre el papel del Estado en EADS, "{el Estado está ahí} para defender una visión estratégica a largo plazo que garantice los puestos de trabajo y el dinamismo económico de la empresa. Puedo asegurarles que el Estado desempeñará plenamente el papel que le corresponde", citado en la *La Dépêche du Midi*, 14 de noviembre de 2006.[2944]

El Director Ejecutivo de Airbus, Louis Gallois, marzo de 2007 -

> "No estamos descartando inversión reembolsable para emprender proyectos" (en el contexto del A350XWB), citado por AFP.[2945]

7.568 Las Comunidades Europeas rechazan el recurso de los Estados Unidos a esas declaraciones, aduciendo que no demuestran que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas adoptaron reglas de aplicación general y prospectiva para regular el otorgamiento de AEP/FEM, y en consecuencia cualquier Programa de AEP/FEM no escrito.[2946]

7.569 Una primera observación que puede hacerse por lo que respecta a las declaraciones arriba expuestas es que ninguna de ellas contiene una referencia expresa a la existencia de algún tipo de Programa de AEP/FEM no escrito. En segundo lugar, el contexto de cada declaración es, en su mayor

[2941] Estados Unidos - Prueba documental 61.
[2942] Estados Unidos - Prueba documental 62.
[2943] Estados Unidos - Prueba documental 63.
[2944] Estados Unidos - Prueba documental 638.
[2945] Estados Unidos - Prueba documental 449.
[2946] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.

parte, o bien el A380 o la posibilidad de otorgamiento de AEP/FEM para el A350. En efecto, por ejemplo, las declaraciones del Secretario de Comercio e Industria del Reino Unido, Stephen Byers, y del Ministro de Transportes francés, Gilles de Robien, guardan relación con las decisiones del respectivo Gobierno de proporcionar AEP/FEM para un proyecto, el A380.[2947] De manera análoga, las declaraciones del Presidente Chirac, el Primer Ministro Blair y la Comisión Europea concernientes a la "política industrial europea", la "colaboración sin precedentes entre los cuatro países"[2948] y "los frutos de la cooperación europea a nivel de Estados"[2949] no sugieren la existencia de un sistema coordinado de financiación mediante AEP/FEM para los proyectos de LCA de Airbus. Antes bien, simplemente revelan que cuatro gobiernos de Estados miembros de las Comunidades Europeas colaboraron para hacer efectivo un proyecto, el A380. Además, esas declaraciones no singularizan el suministro de AEP/FEM por cada uno de los Estados miembros como el instrumento mediante el cual cooperaron. Es más, dada la variedad de medidas de apoyo adoptadas para el A380 por cada uno de los cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas[2950], es muy posible que los autores de las declaraciones se estuvieran refiriendo a la colaboración en el sentido de la prestación de apoyo, en todas sus formas, para el A380. En lo fundamental, entendemos la reafirmación del acuerdo de los Gobiernos participantes en Airbus de "apoyar a Airbus para que siga innovando y desarrollando programas en un contexto de competencia internacional" de manera análoga, es decir, como una declaración de apoyo continuado, en general, para los proyectos de desarrollo de LCA de Airbus. Por tanto, las declaraciones arriba expuestas sólo parecen reflejar, en el mejor de los casos, un deseo compartido de prestar apoyo a los proyectos del A380 y el A350 y al negocio de LCA de Airbus en general.

7.570 La observación de 2003 de la Comisión Europea de que "seguirán teniendo una obligación crucial de prestar apoyo en términos de programas de investigación y desarrollo, Ayuda para emprender proyectos reembolsable y contribuciones a los programas de la ESA, y de seguir siendo los principales clientes de la rama de producción en virtud de las adquisiciones públicas de material de defensa"[2951] se hizo en el contexto de una comunicación en la que se expresaba la opinión de la Comisión sobre la manera en que la UE podía desempeñar un papel en la promoción de un entorno mejorado para potenciar el funcionamiento de la industria aeroespacial de las Comunidades Europeas en general. Por lo que respecta a la AEP/FEM, la comunicación únicamente indica que, a juicio de la Comisión, los Estados miembros de las Comunidades Europeas "seguirán teniendo una obligación crucial" de proporcionar "Ayuda para emprender proyectos reembolsable". Interpretar que esa declaración demuestra la existencia del Programa de AEP/FEM a que hacen referencia los Estados Unidos supondría, a nuestro juicio, ampliar el sentido que se le quería dar más allá de lo que puede razonablemente inferirse del tenor de su texto y de su contexto. De manera análoga, la declaración del Primer Ministro francés, Dominique de Villepin, citada por los Estados Unidos se hizo en respuesta a una pregunta de si, habida cuenta de recientes contratiempos, el Gobierno francés

[2947] La declaración de Louis Gallois, Director Ejecutivo de Airbus, de que Airbus no estaba "descartando inversión reembolsable para emprender proyectos" puede entenderse de manera análoga, a saber, como una declaración de que Airbus consideraba que la AEP/FEM era una posible fuente de financiación para un proyecto, el A350.

[2948] Estados Unidos - Prueba documental 44.

[2949] Estados Unidos - Prueba documental 43.

[2950] Aparte de la AEP/FEM para el A380, entre otras medidas de apoyo aplicadas por los cuatro Estados miembros de las CE que son objeto de esta diferencia cabe mencionar varias donaciones para investigación y desarrollo, el suministro de infraestructura y un préstamo del Banco Europeo de Inversiones. La reclamación de los Estados Unidos contra esas medidas se evalúa en las siguientes secciones del presente informe.

[2951] Estados Unidos - Prueba documental 59.

ICC suprimida donde se indica [***]

utilizaría a su representante en el Consejo de EADS para ejercer un control más riguroso.[2952] Vista así, es difícil entender que la declaración del Primer Ministro francés respalde de alguna manera la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito.

7.571 Por último, las declaraciones que tal vez apoyan de algún modo la afirmación fáctica de los Estados Unidos, en el sentido de que cabría entender que son coherentes con la existencia de un Programa de AEP/FEM no escrito, sin por ello demostrar su existencia, son las hechas por la Comisión de las Comunidades Europeas y el portavoz de EADS que identifican la AEP/FEM como "parte del entorno comercial para el desarrollo de aeronaves en la UE" o "el único sistema actualmente disponible". No obstante, como el horizonte temporal del "entorno comercial" o "sistema" objeto de esas declaraciones no se revela, es difícil atribuirles algún valor probatorio positivo a efectos de justificar las alegaciones de los Estados Unidos.

Las percepciones de las agencias de calificación crediticia

7.572 Los Estados Unidos sostienen que la existencia del Programa de AEP/FEM también queda demostrada por el hecho, afirman, de que determinadas agencias de calificación crediticia lo entienden como una característica establecida del entorno financiero en el que se basan sus predicciones sobre la salud financiera de Airbus.[2953] En particular, los Estados Unidos se remiten a las siguientes declaraciones de:

Moody's, 15 de marzo de 2002 -

> "La nueva calificación también refleja la predicción de que el apoyo gubernamental en forma de anticipos reembolsables se mantendrá para los programas de desarrollo de Airbus hasta un tercio del costo de desarrollo de cada nuevo programa de aeronaves, mitigando así parte de la presión sobre los flujos de caja de la empresa a corto plazo".[2954]

Moody's, 6 de febrero de 2003 -

> "La calificación A3 de la deuda a largo plazo de EADS refleja las principales posiciones en el mercado mundial de varios de sus negocios, así como el sólido estado de cuentas de la empresa, que debería mantenerse así durante el actual y grave ciclo descendente en el mercado de las aeronaves comerciales. La calificación tiene también en cuenta las expectativas de continuidad del apoyo gubernamental, que tiene lugar principalmente en forma de anticipos reembolsables hasta un tercio del costo de desarrollo de cada nuevo programa de aeronaves al nivel de Airbus".[2955]

[2952] Estados Unidos - Prueba documental 638 ("A la luz de las recientes dificultades, ¿utilizará el Estado a su representante en la junta directiva del grupo de aeronáutica y defensa para ejercer un control más riguroso de EADS?")

[2953] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 104; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 24-25; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 46; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 137 del Grupo Especial.

[2954] Estados Unidos - Prueba documental 57.

[2955] Estados Unidos - Prueba documental 56.

ICC suprimida donde se indica [***]

Moody's, 9 de marzo de 2007 -

> "Moody's clasifica a EADS como un emisor relacionado con gobiernos, y como parte de su examen de la calificación ha aumentado de Medio a Alto el nivel de ayuda a EADS. El cambio en la evaluación de la ayuda refleja el mayor grado de ayuda gubernamental a EADS que se ha puesto de manifiesto en el curso de los actuales retos financieros de la empresa ...".[2956]

Moody's, 12 de marzo de 2007 -

> "Moody's ha aumentado de Medio-alto a Alto el nivel de posible ayuda para reflejar la acumulación de indicios de que se percibe a Airbus como económica, social y políticamente crucial para una amplia gama de entidades interesadas", observándose "una arraigada inclinación por la protección estatal".[2957]

Fitch Ratings, 15 de noviembre de 2006 -

> "Dadas las demoras en la entrega del A380, que han reducido de manera significativa la generación de efectivo, y los retrasos y cancelaciones que la reducirán aún más, combinados con la compra de BAE y el aumento de los costos asociados al diseño del totalmente nuevo A350XWB en comparación con el concepto del A350 original, Airbus puede verse obligada a recabar nueva Ayuda para emprender proyectos para el A350XWB. En un vacío, el suministro de nueva Ayuda para emprender proyectos también se consideraría favorablemente desde una perspectiva crediticia. Desgraciadamente, las diferencias comerciales entre los Estados Unidos y la UE por lo que respecta a las subvenciones a Boeing y Airbus continúan, y el suministro a Airbus de más Ayuda para emprender proyectos sólo contribuiría a aumentar las tensiones y a reducir la probabilidad de un arreglo negociado".[2958]

Crédit Suisse, 15 de junio de 2006 -

> "Airbus es el segundo fabricante de aeronaves civiles en orden de importancia, después de Boeing, con una cuota de mercado cercana al 50 por ciento y en aumento. Apoyada por Ayuda para emprender proyectos proporcionada por gobiernos europeos, Airbus ha desarrollado una gama de productos sumamente competitiva, que compite con Boeing en todos los segmentos ..."[2959]

7.573 Las Comunidades Europeas aducen que las declaraciones de las agencias de calificación crediticia no respaldan la existencia del Programa de AEP/FEM no escrito definido por los Estados Unidos, porque no tienen en cuenta las condiciones específicas de cada uno de los contratos de AEP/FEM. A su juicio, las declaraciones de las agencias de calificación crediticia representan

[2956] Estados Unidos - Prueba documental 464.
[2957] Estados Unidos - Prueba documental 450.
[2958] Estados Unidos - Prueba documental 451.
[2959] Estados Unidos - Prueba documental 465.

ICC suprimida donde se indica [***]

evaluaciones amplias de la AEP/FEM, sin consideración alguna de sus detalles concretos[2960], que expresan una expectativa de que anteriores casos de "ayuda gubernamental" podrían repetirse en el futuro.[2961] No obstante, las Comunidades Europeas consideran que una expectativa de que la actuación gubernamental en el pasado pueda repetirse en el futuro no demuestra la existencia de una norma general que adopta la forma del Programa de AEP/FEM no escrito impugnado por los Estados Unidos.

7.574 Estimamos que las declaraciones arriba expuestas respaldan poco o nada la existencia del Programa de AEP/FEM no escrito definido por los Estados Unidos. Observamos, en primer lugar, que dos de las declaraciones ni siquiera mencionan la AEP/FEM. En particular, las dos declaraciones de Moody's en 2007 sólo indican una expectativa general de *ayuda* gubernamental para EADS y Airbus. Como ya hemos indicado, la AEP/FEM no es sino uno de los instrumentos utilizados por los gobiernos de las Comunidades Europeas para apoyar el negocio de LCA de Airbus. Además, no sería irrazonable interpretar que las declaraciones de Moody's aluden a la ayuda proporcionada por todas las entidades públicas de la UE, no sólo los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido. Desde luego, no hay indicación alguna de que fundamentalmente se limitaran a la ayuda proporcionada únicamente por esos cuatro gobiernos. En la medida en que las otras declaraciones sí mencionan la AEP/FEM, estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que el hecho de que las agencias de calificación crediticia y el Crédit Suisse no podían conocer sus detalles exactos, y en particular hasta qué punto cualquier contrato pudiera conllevar tipos de interés inferiores a los del mercado, reduce su valor probatorio. Del hecho de que la AEP/FEM, por definición, no conlleve financiación no comercial, no se sigue automáticamente que las declaraciones deben entenderse en el sentido de que aluden a la AEP/FEM en las mismas cuatro condiciones "básicas" identificadas por los Estados Unidos. En cualquier caso, por lo que respecta a las dos declaraciones de Moody's de 2002 y 2003, la percepción articulada es que se seguiría proporcionando AEP/FEM para "cada *nuevo* programa de aeronaves".[2962] Se trata de una evaluación prospectiva, que no aborda si los casos en que se recibió AEP/FEM en el pasado formaban o no parte de un Programa de AEP/FEM no escrito más amplio. De manera análoga, la declaración de Fitch Ratings sólo es una especulación sobre si posiblemente podría proporcionarse AEP/FEM *adicional* para el A350. Por último, la declaración del Crédit Suisse simplemente observa que la familia de LCA de Airbus fue desarrollada con apoyo de AEP/FEM. La declaración no revela ni sugiere que el apoyo mediante AEP/FEM fue proporcionado individualmente por los Estados miembros de las Comunidades Europeas pertinentes o mediante la aplicación de algún tipo de Programa de AEP/FEM. Por consiguiente, no creemos que la declaración del Crédit Suisse demuestre una percepción de que los cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas pertinentes han actuado en virtud del Programa de AEP/FEM no escrito impugnado por los Estados Unidos.

ii) Conclusión

7.575 Hemos explicado que los Estados Unidos, para establecer la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito que han definido, tendrán que demostrar como mínimo su contenido preciso, que es atribuible a los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido, y que es de aplicación general y prospectiva.[2963] Aunque los Estados Unidos aducen que para establecer la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no es necesario que el Grupo Especial constate que es de aplicación general y prospectiva[2964], recordamos que han descrito expresamente el Programa de AEP/FEM impugnado como una medida que "'crea expectativas en el público y entre los

[2960] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 111-112.
[2961] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 136 y 137 del Grupo Especial.
[2962] Las cursivas no figuran en el original.
[2963] *Véanse* los párrafos 7.514-7.521 *supra*.
[2964] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 136 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

operadores del sector privado', lo que demuestra que tiene 'valor normativo'".[2965] En otras palabras, el supuesto "valor normativo" del Programa de AEP/FEM impugnado es un elemento central de la supuesta medida que los Estados Unidos describen. Por tanto, a nuestro juicio, para que podamos pronunciarnos en favor de los Estados Unidos ese "valor normativo" tiene que demostrarse como cuestión fáctica.

7.576 En términos generales, tras haber examinado y considerado cuidadosamente las pruebas y argumentos presentados por los Estados Unidos, no estamos persuadidos de que éstos han satisfecho el "riguroso criterio" que debe satisfacerse para establecer la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito.

7.577 Ningún elemento o categoría de prueba específico invocado por los Estados Unidos demuestra positivamente la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito. Aparentemente, algunos elementos de prueba no son incompatibles con la existencia de un programa no escrito del tipo definido por los Estados Unidos. No obstante, otras pruebas la contradicen claramente. En consecuencia, aunque los hechos que rodean el desarrollo de LCA de Airbus revelan un historial y una política general de apoyo a Airbus mediante AEP/FEM, ese apoyo no siempre ha sido prestado por los mismos cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas o para los mismos proyectos de LCA. De manera análoga, en las instituciones creadas en virtud de los primeros acuerdos intergubernamentales para gestionar la distinta participación de los Miembros en diversos proyectos de LCA de Airbus han participado, en distintos momentos, menos o más países que los cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas que, según los Estados Unidos, aplican sistemáticamente el Programa de AEP/FEM no escrito. Es importante destacar que las funciones de esas instituciones evolucionaron con el paso de los años, y que en tiempos del A380 eran más limitadas. Aparentemente, las instituciones no se utilizaron en absoluto para gestionar la AEP/FEM proporcionada para los proyectos A330-200 y A340-500/600.

7.578 Como ya hemos explicado, las pruebas y argumentos presentados por las partes no nos llevan a concluir que la AEP/FEM, por definición, conlleve financiación a tipos inferiores a los del mercado. Por consiguiente, a nuestro juicio, no puede concluirse, con el grado de certidumbre necesario para superar el "riguroso" criterio probatorio que los Estados Unidos deben satisfacer, que cualquier AEP/FEM otorgada en el futuro conllevará tipos de interés no comerciales. Observamos asimismo que varias de las declaraciones en que se apoyan los Estados Unidos ponen de manifiesto una percepción general de que Airbus ha sido y será apoyada en sus operaciones relativas a las LCA por los Estados miembros de las Comunidades Europeas. No obstante, a nuestro juicio, la percepción de que Airbus dispondrá de apoyo gubernamental no demuestra que ese apoyo se hará efectivo por medio del Programa de AEP/FEM no escrito definido por los Estados Unidos. Además, no está ni mucho menos claro que el horizonte temporal de muchas de las declaraciones a que hacen referencia los Estados Unidos englobe todos los proyectos de LCA de Airbus desde 1969. Es más, muchas de las declaraciones se centraban expresamente sólo en el A380 o el A350.

7.579 En consecuencia, por todas las razones arriba expuestas, constatamos que la totalidad de las pruebas y argumentos presentados por los Estados Unidos no demuestra la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito.

[2965] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 25, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Exámenes por extinción respecto de los artículos tubulares para campos petrolíferos*, párrafo 187. Véanse también Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 36, y Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 106, donde los Estados Unidos concluyen que "a la luz {de las pruebas}, el contenido específico del programa de Ayuda para emprender proyectos y **la futura conducta que éste conllevará** son evidentes". (sin negritas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

7.580 Aunque hubiéramos constatado que los Estados Unidos no estaban obligados a establecer que el supuesto Programa de AEP/FEM no escrito es de aplicación general y prospectiva, nuestra conclusión sería la misma, a saber, que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de dicho Programa. En primer lugar, observamos que, en términos generales, un "programa" puede definirse como una serie planificada de eventos. Por tanto, dudamos de que pueda existir algún tipo de "programa" que no sea de aplicación general y prospectiva. En segundo lugar, no vemos del todo claro lo que los Estados Unidos quieren decir cuando aducen que las pruebas que han presentado respaldan la existencia de un Programa de AEP/FEM no escrito que no es de aplicación general y prospectiva. Si la posición de los Estados Unidos se centra en la reiteración de la misma actuación gubernamental a lo largo de un período de tiempo limitado (es decir, el suministro de AEP/FEM a Airbus por los Gobiernos participantes en Airbus, siempre que se solicitó, en las mismas cuatro condiciones básicas, entre 1969 y 2002), recordamos nuestra opinión de que la mera reiteración de la misma actuación gubernamental a lo largo del tiempo no demuestra necesariamente que el Gobierno ha actuado conforme a una norma generalmente aplicable a lo largo de ese mismo período.[2966] Además, hay pruebas que sugieren la inexistencia de ese Programa de AEP/FEM no escrito, entre ellas: el hecho de que entre 1969 y 2002 los mismos cuatro Estados miembros de las Comunidades Europeas no siempre participaron, o participaron con otros Estados miembros de las Comunidades Europeas, en proyectos de LCA de Airbus financiados mediante AEP/FEM; la evolución del papel y las funciones de las instituciones gubernamentales; y el hecho de que éstas últimas aparentemente no se utilizaron a los efectos de la AEP/FEM proporcionada para el A330-200 y el A340-500/600. Por tanto, basándonos en la argumentación de los Estados Unidos tal como la entendemos, constatamos que los hechos no justifican su alegación.

7.581 Al haber concluido que los Estados Unidos no han demostrado la existencia del supuesto Programa de AEP/FEM no escrito, no es preciso que evaluemos sus alegaciones de que el supuesto programa es una subvención que causa efectos desfavorables para sus intereses, en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, desestimamos la reclamación de los Estados Unidos contra el supuesto Programa de AEP/FEM no escrito.

4. La cuestión de si la AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330-200, constituye, en cada caso, una subvención a la exportación prohibida en el sentido del artículo 3 del Acuerdo SMC

a) Argumentos de los Estados Unidos

7.582 Los Estados Unidos alegan que los contratos de AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330-200 constituyen subvenciones prohibidas de conformidad con el artículo 3 del Acuerdo SMC. En particular, los Estados Unidos sostienen que cada uno de esos casos de AEP/FEM entraña una subvención que está supeditada, tanto *de jure* como *de facto*, a los resultados de exportación previstos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, y por consiguiente, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, no debe concederse ni mantenerse. Según los Estados Unidos, independientemente de que se considere que su alegación se refiere a subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto* a las exportaciones, los elementos son los mismos: los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas conceden subvenciones en forma de financiación para el desarrollo de modelos de LCA en condiciones que son mejores que las que Airbus podría obtener en el mercado; dichas subvenciones se conceden mediante contratos en los que la financiación está vinculada a que Airbus fraccione los reembolsos en un número determinado de ventas del modelo de LCA financiado; en cada caso, el número de ventas que

[2966] *Véase* el párrafo 7.532 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

debe realizarse para que Airbus cumpla su compromiso de reembolso no puede alcanzarse sin exportar.[2967]

7.583 Basándose en las constataciones del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, los Estados Unidos aducen que una determinación de que una subvención está supeditada a los resultados de exportación implica probar tres elementos: i) la "concesión" de una subvención; ii) que está "vinculada a"; iii) "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos".[2968] En la medida en que han demostrado que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas equivalen a subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, los Estados Unidos afirman que el primer elemento de esa prueba se ha cumplido.[2969] En lo que se refiere al tercer elemento, los Estados Unidos sostienen que para cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas, los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas previeron que los proyectos financiados darían lugar a exportaciones o ingresos de exportación, ya que eran plenamente conscientes del carácter global del mercado de LCA y del hecho de que Airbus es una empresa muy orientada a las exportaciones, como pone de manifiesto, entre otras cosas, la información incluida en las *Global Market Forecasts* (previsiones del mercado mundial) de Airbus, las solicitudes de AEP/FEM de Airbus y las propias evaluaciones del mercado realizadas por los Gobiernos.[2970]

7.584 En lo que se refiere al establecimiento del segundo elemento -la existencia de supeditación entre la concesión de una subvención y los resultados de exportación reales o previstos-, los Estados Unidos aducen que el criterio jurídico que debe aplicarse es el mismo para las subvenciones que supuestamente están supeditadas *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación. Por consiguiente, tras recordar determinadas observaciones formuladas por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, los Estados Unidos sostienen que al examinar si la concesión de una subvención está "vinculada a" los resultados de exportación, bien *de jure* o *de facto*, es necesario valorar si está "condicionada" a los resultados de exportación o si es "dependiente para su existencia" de los resultados de exportación. En consonancia con la posición del Órgano de Apelación, los Estados Unidos señalan que el tipo de prueba que cabe emplear para demostrar los dos tipos de supeditación es diferente.[2971]

7.585 En lo que se refiere a la supeditación *de jure*, los Estados Unidos coinciden con las posiciones que según afirman expuso el Órgano de Apelación en *Canadá - Automóviles*, en donde constató que la supeditación *de jure* a los resultados de exportación puede establecerse "cuando puede demostrarse la existencia de esa condición a partir de los propios términos de la ley, reglamento u otro instrumento legal que establezca la medida".[2972] Los Estados Unidos recuerdan, sin embargo, que el Órgano de Apelación explicó que esto no significa que la supeditación *de jure* sólo pueda establecerse *expressis verbis*, sino que también es posible que "se desprenda necesariamente de los términos empleados en la

[2967] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 343-386; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

[2968] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 343, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 169.

[2969] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 344 (contratos del A380); párrafo 362 (contratos del A340-500/600); y párrafo 377 (contrato del A330-200).

[2970] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 345-351 (contratos del A380); párrafos 363-371 (contratos del A340-500/600); y párrafos 378-382 (contrato del A330-200).

[2971] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 326 y 327, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.

[2972] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil* ("*Canadá - Automóviles*"), WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, adoptado el 19 de junio de 2000, párrafo 100, citado en Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 328.

ICC suprimida donde se indica [***]

medida".[2973] Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que los términos y condiciones de cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados demuestran que hay supeditación *de jure*, ya que, si se interpretan a la luz del número de ventas de LCA que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas esperaban que se lograsen en Europa y en el extranjero, las "palabras empleadas" en dichos contratos -en particular, los términos contractuales que vinculaban la concesión de AEP/FEM al reembolso repartido en un número determinado de ventas de LCA- hace que "se desprenda necesariamente" que la concesión de AEP/FEM está supeditada, *de jure*, a los resultados de exportación.[2974]

7.586 Por el contrario, los Estados Unidos señalan que una constatación de que una subvención está *de facto* supeditada a los resultados de exportación debe "*inferirse* de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean, ninguno de los cuales será probablemente decisivo por sí solo en ningún caso determinado".[2975] Los Estados Unidos observan que, de conformidad con la nota 4 del Acuerdo SMC, dichos hechos deben establecer que "la concesión de una subvención, aun sin haberse supeditado *de jure* a los resultados de exportación, está de hecho vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos".[2976] A este respecto, los Estados Unidos señalan que la existencia de un "vínculo" entre la concesión de una subvención y los resultados de exportación puede demostrarse cuando hay una relación de "condicionalidad" o "dependencia" entre la subvención y las exportaciones.[2977] Los Estados Unidos sostienen que cabe constatar una relación de ese tipo en los hechos que rodean las decisiones de establecer las medidas de AEP/FEM impugnadas, y, en particular: i) la existencia de un vínculo contractual entre la concesión de AEP/FEM y el compromiso de Airbus de reembolsar la AEP/FEM mediante los ingresos generados por las ventas de LCA, que necesariamente entrañaban exportaciones; y ii) la previsión de los resultados de exportación realizada por los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas.[2978]

b) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.587 Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de los Estados Unidos, y no están de acuerdo ni con la argumentación jurídica de los Estados Unidos ni con las conclusiones que han inferido de los hechos que afirman y las pruebas que aducen. Según las Comunidades Europeas, para constatar que una medida constituye una subvención a la exportación prohibida en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, deben establecerse los siguientes tres elementos: i) la condición requerida (resultados de exportación); ii) la consecuencia requerida (otorgamiento de una subvención); y iii) la relación de supeditación requerida (supeditación).[2979]

[2973] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 100, citado en Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 328 (el subrayado es de los Estados Unidos); y Estados Unidos, respuesta a la pregunta 146 del Grupo Especial.

[2974] Estados Unidos, respuesta a las preguntas 10 y 146 del Grupo Especial; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 352-357 (contratos del A380); párrafos 372 y 373 (contratos del A340-500/600); y párrafo 384 (contrato del A330-200).

[2975] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 329, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.

[2976] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 330.

[2977] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 331, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 170 y 171.

[2978] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 352-357 (contratos del A380); párrafos 372 y 373 (contratos del A340-500/600); y párrafo 384 (contrato del A330-200); Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 135-144; 161-209.

[2979] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 556, 567-582; CE, respuesta a la pregunta 79 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.588 En lo que se refiere al primer elemento -la condición requerida de resultados de exportación-, las Comunidades Europeas consideran que para valorar si los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "previeron exportaciones o ingresos de exportación" en el sentido de la nota 4 del Acuerdo SMC, debe entenderse que la palabra "previstas" se refiere a "una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en el que se considera que la subvención existe, pero {que} tendrá lugar en el futuro".[2980] Por consiguiente, al contrario de lo que según las Comunidades Europeas aducen los Estados Unidos, las Comunidades Europeas sostienen que una exportación "prevista" no es una exportación "potencial", sino una exportación que tendrá lugar en el futuro.[2981] Según las Comunidades Europeas, si no fuese así, la condición de los resultados de exportación se cumpliría simplemente con "la consideración por el Miembro otorgante de que *podrían* producirse exportaciones en el futuro".[2982] Por consiguiente, si los Estados Unidos tuviesen razón, sería posible detectar subvenciones simplemente por sus *efectos* en un mercado mundial, a pesar de que el objeto y fin del párrafo 1 del artículo 3 es prohibir las subvenciones que generan un incentivo para que las empresas *favorezcan* las exportaciones y de ese modo distorsionen el comercio internacional. En este sentido, las Comunidades Europeas señalan que el Acuerdo SMC aborda los *efectos* desfavorables de las subvenciones en los intereses de otros Miembros, incluidos los intereses de exportación, en el contexto de la Parte III, no de la Parte II.[2983] Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos han basado su alegación en una interpretación errónea del significado que debe darse a la expresión "exportaciones o ingresos de exportación previstos". En cualquier caso, las Comunidades Europeas aducen que las pruebas en las que se basan los Estados Unidos para probar la existencia de la condición de resultados de exportación requerida, incluidas las condiciones de los contratos de AEP/FEM impugnados y las previsiones del mercado recogidas en diversos documentos, sólo muestran una preocupación por los resultados, no por los resultados *de exportación*.[2984]

7.589 En cuanto a la consecuencia requerida -la concesión de una subvención-, las Comunidades Europeas sostienen que para demostrar la existencia de una subvención supeditada a los resultados de exportación, dicha subvención debe concederse como consecuencia, es decir, como resultado, de los resultados de exportación. Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han establecido que se concediese ninguna de estas subvenciones a través de las medidas de AEP/FEM, ya que "la consecuencia del cumplimiento de la condición es que {Airbus} conviene en pagar" a los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas. En otras palabras, según las Comunidades Europeas, la consecuencia de toda venta de exportación de conformidad con las condiciones de los contratos de AEP/FEM no es la concesión de una subvención, sino "lo contrario ... una 'subvención negativa'".[2985] Por consiguiente, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han demostrado la consecuencia requerida porque su argumento jurídico está "mal concebido". Además, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos incurren en error porque supuestamente basan su alegación en la noción de que la subvención en litigio es el propio contrato de AEP/FEM, cuando en realidad es "la diferencia entre las condiciones del préstamo y la

[2980] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 236.
[2981] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 232-250.
[2982] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 245; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 127.
[2983] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 575 y 576 y 686-688; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 245-249.
[2984] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 615-629 (contratos para el A380), 674-677 (contratos para el A340-500/600) y 678-682 (contratos para el A330-200), donde se aduce, en el contexto de la alegación de subvención a la exportación *de facto* formulada por los Estados Unidos, que las puebas en que se apoyaron los Estados Unidos, de tener alguna pertinencia, muestran "simplemente una preocupación por obtener beneficios, independientemente del lugar donde puedan obtenerse en el mercado mundial".
[2985] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 630-635 (contratos del A380), párrafos 599-601, 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 603 y 604, 680 y 681 (contrato del A330-200); CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 220-226.

ICC suprimida donde se indica [***]

referencia pertinente".[2986] Las Comunidades Europeas basan esta posición en el hecho de que el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC exige a los Miembros respecto de los que se haya constatado que han concedido una subvención supeditada a las exportaciones que la retiren sin demora. Las Comunidades Europeas aducen que en el caso de una subvención concedida a través de un préstamo con tipos de interés inferiores a los del mercado, el párrafo 7 del artículo 4 no exige el retiro de la contribución financiera transferida como préstamo, sino únicamente de la cantidad que representa el "beneficio" de la subvención.[2987]

7.590 En lo que se refiere al tercer elemento -la supeditación existente entre la condición requerida (los resultados de exportación) y la consecuencia requerida (la concesión de una subvención)-, las Comunidades Europeas, como los Estados Unidos, sostienen que el criterio jurídico que debe aplicarse es el mismo para las subvenciones supuestamente supeditadas, bien *de jure* o *de facto*, a los resultados de exportación. Las Comunidades Europeas también están de acuerdo con los Estados Unidos en que al examinar si la concesión de una subvención está supeditada a los resultados de exportación, es necesario valorar si está "condicionada" a los resultados de exportación.[2988] Además, como los Estados Unidos, las Comunidades Europeas señalan que aunque el criterio jurídico para probar la supeditación no cambie, las pruebas necesarias para demostrar la supeditación *de facto* o *de jure* a las exportaciones pueden ser diferentes.[2989] En este sentido, las Comunidades Europeas subrayan que demostrar la existencia y el contenido preciso de una alegación relativa a la supeditación *de facto* es "una tarea mucho más difícil" que en el caso de una alegación *de jure*.[2990]

7.591 Las Comunidades Europeas sostienen que, por diversas razones, los Estados Unidos no han demostrado la contingencia *de facto* requerida entre la condición (resultados de exportación) y la consecuencia (la concesión de una subvención). En primer lugar, las Comunidades Europeas sostienen que, al contrario de lo que según ellas argumentan los Estados Unidos, la existencia de condiciones de reembolso dependiente de las ventas que son neutrales en lo que se refiere al origen de esas ventas, o el hecho de que los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas previesen un rendimiento de la inversión realizada a través de la AEP/FEM, no pueden probar la existencia de ninguna supeditación.[2991] En segundo lugar, las Comunidades Europeas aducen que, a diferencia de la posición que según ellas sostienen los Estados Unidos, la previsión de las ventas de exportación, la orientación de Airbus a las exportaciones o el hecho de que Airbus actúe en un mercado mundial son todos ellos factores que no demuestran que haya supeditación.[2992] Asimismo, aducen que todos esos factores tomados en su conjunto no pueden probar la existencia de una supeditación, ya que, entre otras cosas, la afirmación de los Estados Unidos de que el reembolso pleno de las contribuciones de AEP/FEM sólo puede obtenerse realizando el número de ventas requerido especificado en los contratos (que a su vez sólo puede lograrse mediante las exportaciones) es falsa,

---

[2986] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 630-635 (contratos del A380), párrafos 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 680 y 681 (contrato del A330-200).

[2987] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 223 y 224, donde se cita, en apoyo de su posición, la Decisión del Árbitro, *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales - Recurso del Canadá al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 4 del Acuerdo SMC* ("*Canadá - Créditos y garantías para las aeronaves (párrafo 6 del artículo 22 - Canadá)*"), WT/DS222/ABR, 17 de febrero de 2003, párrafos 3.60-3.64.

[2988] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 581.

[2989] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 606.

[2990] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 607, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 167 y 168.

[2991] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 642-645 (contratos del A380), párrafos 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 680 y 681 (contrato del A330-200).

[2992] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 646-651 (contratos del A380), párrafos 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 680 y 681 (contrato del A330-200).

ICC suprimida donde se indica [***]

debido a la posibilidad de reembolso anticipado.[2993] A este respecto, las Comunidades Europeas sostienen que las condiciones de entrega dependiente de las ventas que figuran en los contratos de AEP/FEM "no tienen nada que ver con las subvenciones supeditadas a las exportaciones", sino que reflejan dos consideraciones "comerciales legítimas": i) que las entregas de aeronaves ofrecen el indicio más fiable de que se dispondrá de suficiente flujo de caja para realizar los reembolsos[2994]; y ii) que ajustar el calendario del reembolso a las entregas reparte los riesgos entre Airbus y el gobierno del Estado miembro de las Comunidades Europeas de conformidad con el acuerdo entre las partes.[2995] Por consiguiente, las Comunidades Europeas llegan a la conclusión de que el hecho de que "algunas entregas sean exportaciones no es el resultado de una condición impuesta por {los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas}, sino el resultado de las fuentes concretas de las que proviene la demanda en el mercado. Las 'opciones' que tiene {Airbus} entre las exportaciones y las ventas en el mercado interno no dependen de la medida, sino de la ubicación de los clientes".[2996] En cualquier caso, las Comunidades Europeas señalan que ninguna de las disposiciones utilizadas por los Estados Unidos como prueba de que hay un compromiso de exportar obliga a Airbus a realizar ninguna venta en absoluto, y mucho menos ventas de exportación. Según las Comunidades Europeas, el derecho de Airbus a quedarse los fondos anticipados de conformidad con cada uno de los contratos de AEP/FEM no está sujeto a condición alguna de que venda aeronaves. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que no puede haber supeditación a las exportaciones.[2997]

7.592 Las Comunidades Europeas utilizan muchos de los mismos argumentos jurídicos y de hecho al rechazar las alegaciones de los Estados Unidos relativas a las subvenciones supeditadas ***de jure*** a las exportaciones.[2998] Así, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han demostrado que el texto de los contratos de AEP/FEM, bien por sí solo o porque se desprenda necesariamente de él[2999], pruebe la existencia de: i) la condición requerida relativa a los resultados de exportación, ya que las condiciones de las medidas pertinentes "se refieren únicamente a las ventas, sin favorecer las ventas en el mercado interior ni las ventas de exportación"[3000]; ii) la consecuencia requerida, ya que las condiciones del contrato garantizan el reembolso del préstamo, y por tanto no constituyen una subvención, sino una "subvención negativa"[3001]; y iii) la supeditación requerida, ya que Airbus no está obligado a reembolsar la AEP/FEM[3002], y, en cualquier caso, los reembolsos pueden realizarse de manera acelerada con ingresos que no hayan sido generados por las ventas

[2993] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 653-656 (contratos del A380), párrafos 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 680 y 681 (contrato del A330-200).

[2994] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 657-661 (contratos del A380), párrafos 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 680 y 681 (contrato del A330-200).

[2995] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 662-664 (contratos del A380), párrafos 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 680 y 681 (contrato del A330-200).

[2996] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 665 (contratos del A380), párrafos 676 y 677 (contratos del A340-500/600) y párrafos 680 y 681 (contrato del A330-200). En CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 296-325, se abordan también los argumentos y las pruebas presentadas por los Estados Unidos en apoyo de sus alegaciones de la existencia de subvención supeditada *de facto* a las exportaciones.

[2997] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 153; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

[2998] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 584-598 (contratos del A380), párrafos 599-602 (contratos del A340-500/600) y párrafos 603 y 604 (contrato del A330-200); CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 258-295.

[2999] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 592; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 258-295.

[3000] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 585-588, 594-598 (contratos del A380), párrafos 599-602 (contratos del A340-500/600) y párrafos 603 y 604 (contrato del A330-200).

[3001] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 589, 594-598 (contratos del A380), párrafos 599-601 (contratos del A340-500/600) y párrafos 603 y 604 (contrato del A330-200).

[3002] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 153; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

de LCA.[3003] Además, en la medida en que los Estados Unidos mantienen su reclamación basándose en documentos y en información que no figuran en el texto de las medidas impugnadas, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que desestime las alegaciones de los Estados Unidos basándose en que no constituyen debidamente alegaciones sobre supeditación ***de jure***.[3004]

7.593 Por último, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que desestime varias alegaciones supuestamente "nuevas" formuladas por los Estados Unidos tras la primera reunión sustantiva de las partes. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos, primero en su Segunda comunicación escrita y luego en su respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial, hicieron referencia a varias disposiciones de los contratos de AEP/FEM impugnados para respaldar su nueva "alegación[] de que se dio un compromiso de otorgar {AEP/FEM} a cambio de un compromiso por parte de Airbus de exportar, y que por esa razón debería interpretarse que la medida es una subvención supeditada a las exportaciones".[3005] Las Comunidades Europeas sostienen que el Grupo Especial no está "facultado, en esta etapa del procedimiento, para reordenar las pruebas y modificar o ampliar las siete alegaciones distintas enunciadas en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, que las Comunidades Europeas han refutado".[3006] Por consiguiente, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que desestime esas alegaciones supuestamente nuevas debido a que son incompatibles con: i) "el artículo 4 del ESD (en lo que se refiere al carácter inadecuado de las consultas)"; ii) "el párrafo 2 del artículo 6 del ESD (en lo que se refiere al carácter inadecuado de la solicitud de establecimiento de un grupo especial)"; y iii) "los párrafos 5, 6 y 15 del Procedimiento de trabajo, de conformidad con los cuales se considera que los Estados Unidos ya han presentado los hechos del caso y sus argumentos, sin que se haya siquiera esgrimido, ni mucho menos mostrado, una justificación suficiente para el intento de ampliar su argumento de manera tan radical en esta etapa tan avanzada de las actuaciones".[3007]

c) Argumentos de los terceros

i) Australia

7.594 A juicio de Australia, el hecho de que los Estados Unidos se centren en la propensión a la exportación de un producto como las LCA da lugar a una aplicación indebida de las orientaciones del Órgano de Apelación sobre la supeditación a las exportaciones y de las constataciones del Grupo Especial en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*. Australia recuerda los tres elementos necesarios para establecer la supeditación a las exportaciones y señala que las pruebas de que un producto es por su propia naturaleza exportable *apoyan* el establecimiento de una relación de condicionalidad, pero no son concluyentes por lo que respecta a ese segundo elemento.[3008] Asimismo, sostiene que en la segunda frase de la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 se afirma expresamente que el mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no puede por sí mismo justificar una constatación de supeditación a las exportaciones. Esto, según Australia significa que la propensión a la exportación no es sino una de las varias circunstancias que han de tenerse en cuenta. En el presente caso es preciso examinar con cuidado las pruebas utilizadas para invocar la supeditación a las exportaciones y el peso que se les debe atribuir. Australia sostiene que hacer

[3003] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 590, 594-598 (contratos del A380), párrafos 599-601 (contratos del A340-500/600) y párrafos 603 y 604 (contrato del A330-200).
[3004] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 268.
[3005] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 151.
[3006] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial.
[3007] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 149.
[3008] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 22.

ICC suprimida donde se indica [***]

demasiado hincapié en la propensión a la exportación obraría en menoscabo de lo dispuesto en la segunda frase de la nota 4.[3009]

7.595 En opinión de Australia, el análisis que los Estados Unidos hacen de la supeditación *de facto* a las exportaciones en el presente caso adolece de dos defectos principales. En primer lugar, los Estados Unidos, al centrarse en la propensión a la exportación, combinan las ventas del producto, en general, con las ventas de exportación. Esto lleva a la conclusión errónea de que los resultados de venta son resultados de exportación. En segundo lugar, los Estados Unidos se centran en el requisito contractual de reembolsar el préstamo y su relación con los resultados de venta.[3010] Australia señala que los Estados Unidos se basaron, entre otras cosas, en las constataciones sobre el contrato de donación en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II* para apoyar su alegación de que se ha establecido la supeditación. En opinión de Australia, los Estados Unidos han aplicado indebidamente las constataciones del Grupo Especial en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*.[3011]

7.596 Australia argumenta que los elementos de hecho a que hacen referencia los Estados Unidos no aclaran en qué medida es obligatorio el reembolso de la AEP/FEM. Parece, más bien, que Airbus recibe pagos en concepto de AEP/FEM con independencia de que haya o no haya ventas. Por consiguiente, los Estados Unidos no han explicado por qué un nexo entre el requisito de reembolsar el préstamo y los resultados de venta establece un vínculo entre el otorgamiento de una supuesta subvención y los resultados de exportación.[3012]

7.597 Australia sostiene asimismo que la supeditación *de facto* a las exportaciones debe inferirse de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean.[3013] Entre estos hechos pertinentes pueden figurar, entre otros, las motivaciones o razones para conceder una subvención, una vez que se hayan establecido objetivamente. Por ejemplo, según Australia, la motivación o razón de un gobierno para conceder el préstamo con una obligación de reembolso vinculada a los resultados de venta puede ser un hecho pertinente para determinar si los eventuales objetivos de producción de los contratos de préstamo están vinculados a las exportaciones. Por consiguiente, para Australia, el peso que debe concederse a las motivaciones o razones debe valorarse en función de la relación que guardan con todas las demás pruebas relativas a si las subvenciones estaban supeditadas *de facto* a las exportaciones.[3014]

ii) Brasil

7.598 El Brasil está de acuerdo con el Grupo Especial y con el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*. El análisis del Grupo Especial sobre la supeditación *de facto* a las exportaciones debe basarse en la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean. Para el Brasil, en la medida en que estén respaldados por pruebas pertinentes, el Grupo Especial debería tener en cuenta las motivaciones o razones para conceder las subvenciones dentro de esta configuración total de los hechos.[3015]

[3009] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 26.
[3010] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 25.
[3011] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 27.
[3012] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafos 28-30.
[3013] Declaración oral realizada por Australia en calidad de tercero, 24 de julio de 2007, párrafo 9, donde se cita *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3014] Respuesta de Australia en calidad de tercero a la pregunta 6 del Grupo Especial.
[3015] Respuesta del Brasil en calidad de tercero a preguntas formuladas, párrafo 11.

ICC suprimida donde se indica [***]

iii) Canadá

7.599 El Canadá sostiene que los Estados Unidos no han aplicado debidamente la prueba para determinar la supeditación *de facto* a las exportaciones establecida en la nota 4 del Acuerdo SMC.[3016] A juicio del Canadá, en lugar de aplicar esa prueba, los Estados Unidos sólo tratan de establecer que el reembolso de la financiación estaba vinculado a la exportación o los ingresos de exportación reales o previstos.[3017]

7.600 El Canadá considera que los Estados Unidos han oscurecido la finalidad de la investigación requerida al parafrasear el texto e insertar la palabra "que", es decir: "1) la 'concesión' de una subvención; 2) que está 'vinculada a', 3) 'las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos'". El Canadá aduce que el texto pone claramente de manifiesto que las palabras "vinculada a" aluden a "la concesión de una subvención". Por tanto, según el Canadá, la pertinencia del reembolso se limita a la luz que arroje sobre si la concesión de la subvención estaba supeditada a las exportaciones, y el reembolso no es concluyente.[3018]

7.601 El Canadá mantiene que el Acuerdo SMC centra la determinación de la "vinculación" en la concesión de la subvención, y no en su reembolso, porque un vínculo entre el reembolso de una subvención y las ventas puede proporcionar a los gobiernos un mecanismo eficaz para establecer cuándo debe haber reembolsos sin crear ningún incentivo para exportar. Sostiene que exigir el reembolso de una subvención únicamente cuando se realizan ventas de exportación podría ser un ardid para utilizar subvenciones a fin de fomentar las ventas en el mercado interior *con preferencia a* las ventas de exportación.[3019]

7.602 El Canadá rechaza el intento de los Estados Unidos de asociar su enfoque con el enfoque adoptado por el Grupo Especial en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*. Para el Canadá, las circunstancias que prevalecen en los dos asuntos son distintas. En el asunto *Australia - Cuero para automóviles II* el contrato en litigio condicionaba la *continuidad de las donaciones* al logro de objetivos de venta, que en la práctica eran objetivos de exportación, mientras que en el presente asunto la continuidad de las donaciones no está condicionada al logro de objetivos de exportación. El Canadá sostiene que los Estados Unidos incurren en error al mezclar los términos "resultados de exportación", "exportación" e "ingresos de exportación" con el término "ventas". Al hacerlo, los Estados Unidos pretenden que cualquier subvención proporcionada en forma de financiación basada en reembolsos en función de las ventas esté prohibida incluso si el nivel del reembolso previsto afecta a una sola venta de exportación. El Canadá sostiene que esto reduce a la inutilidad la frase final de la nota 4.[3020]

7.603 El Canadá sostiene que los Estados Unidos no han presentado pruebas de que el otorgamiento de la financiación estuviese condicionado al reembolso pleno. Incluso si se presentaran tales pruebas, para el Canadá sería absurdo caracterizar una obligación de reembolso pleno como un caso de supeditación a las exportaciones. El Canadá argumenta que todas y cada una de las anteriores constataciones de existencia de una subvención a la exportación prohibida se han basado en una correlación positiva y directa entre la subvención y la exportación. Aquí la correlación es la inversa:

[3016] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 3.
[3017] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 6.
[3018] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafos 7 y 8.
[3019] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 10.
[3020] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafos 11-13.

ICC suprimida donde se indica [***]

los reembolsos activados por las ventas de exportación no hacen sino reducir cualquier beneficio para Airbus.[3021]

7.604 Además, el Canadá sostiene que inferir motivaciones puede ser algo muy subjetivo, en particular cuando las motivaciones en cuestión son las de un gobierno. A este respecto, el Canadá hace referencia al informe del Órgano de Apelación en *Japón - Bebidas alcohólicas II*.[3022] Sostiene que para un grupo especial puede ser extremadamente difícil ponderar la importancia relativa de esas razones para establecer la intención legislativa o reglamentaria, y que los grupos especiales deben tener mucho cuidado al tratar de hacerlo. Según el Canadá, los grupos especiales deben tener en cuenta muchos factores pertinentes al valorar si una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación, en función de las circunstancias del caso concreto, sobre la base de "la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean".[3023]

iv) China

7.605 China sostiene que en las constataciones de existencia de subvenciones *de facto* a las exportaciones en forma de préstamos, de conformidad con la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, la atención debe centrarse en la "*concesión*" -y no en el "*reembolso*"- de los préstamos, y que debe demostrarse, sobre la base de la configuración total de los hechos, que existe una relación de condicionalidad entre la *concesión* de una subvención y las exportaciones reales o previstas. En este sentido, China remite al Grupo Especial al informe del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, que aclaró los tres elementos pertinentes para una constatación de supeditación *de facto* a las exportaciones.[3024]

7.606 China añade que en el caso de un préstamo, para determinar si el préstamo constituye una subvención supeditada *de facto* a las exportaciones deberá establecerse si la autoridad otorgante impone una condición basada en los resultados de exportación al *proporcionar* el préstamo. Por consiguiente, según China, el párrafo 1 a) del artículo 3 no tiene por objeto prohibir el reembolso de un préstamo supeditado a los resultados de exportación. En cualquier caso, la manera en que el deudor reembolsará después el préstamo no es pertinente para el examen de la supeditación *de facto* a las exportaciones de un préstamo concedido; en realidad, la cuestión está más estrechamente relacionada con la constatación de existencia de un beneficio, y no debe confundirse con la concesión de un préstamo.[3025]

7.607 Por último, China sostiene que los hechos pertinentes que prevalecen en un caso en particular deben demostrar suficientemente el "vínculo" entre la "concesión de una subvención" y las "exportaciones reales o previstas", y que la orientación a la exportación del receptor de una subvención no demuestra suficientemente por sí misma la existencia de supeditación *de facto* a las exportaciones.[3026]

[3021] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 14.
[3022] Respuesta del Canadá a las preguntas del Grupo Especial a los terceros, párrafo 4, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, párrafo 119.
[3023] Respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial a los terceros, párrafo 5, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3024] Comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafos 5-13.
[3025] Comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafos 14 y 15.
[3026] Comunicación presentada por China en calidad de tercero, párrafos 16-22, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves* (WT/DS70/AB/R), párrafo 175, y al informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafos 9.66-9.71.

ICC suprimida donde se indica [***]

v) Japón

7.608 El Japón sostiene que el mero hecho de que en el momento de concesión de la subvención se prevea que en el futuro habrá exportaciones no demuestra por sí solo que la subvención está supeditada a los resultados de exportación. Observa asimismo que si bien el término "supeditadas" que figura en el párrafo 1 a) del artículo 3 tiene el mismo sentido cuando se aplica a la supeditación *de jure* o a la supeditación *de facto* a las exportaciones, demostrar lo último es inherentemente más difícil.[3027]

7.609 El Japón aduce que la nota 4 al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC es crucial para el análisis que realice el Grupo Especial para determinar si las supuestas subvenciones a la exportación están supeditadas *de facto* a los resultados de exportación. El Japón remite al informe del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, y señala que el criterio para determinar si hay supeditación *de facto* a las exportaciones establecido en la nota 4 requiere que se prueben tres elementos sustantivos distintos[3028], y cada una de las pruebas tiene que aplicarse independientemente a los hechos pertinentes.[3029]

7.610 Por último, el Japón observa que el análisis de la supeditación *de facto* a las exportaciones está necesariamente basado en los elementos de hecho, y diferirá en consonancia con los elementos de hecho específicos de cada caso. Señala que en *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación advirtió que al realizarse el análisis requerido por la nota 4 "no puede haber una norma general que disponga qué hechos o qué tipos de hechos *deben* tenerse en cuenta"[3030], y observó que no se había concedido una importancia indebida a ninguno de los hechos.[3031] Por consiguiente, el Japón sostiene que en la presente diferencia procede aplicar un criterio igualmente amplio, y que el Grupo Especial debe examinar los elementos de hecho específicos pertinentes en este caso.[3032]

vi) Corea

7.611 Corea recuerda que diversos grupos especiales y el Órgano de Apelación ya han abordado varias veces la cuestión de la supeditación *de facto* a la exportación de las subvenciones. En particular, el Órgano de Apelación estableció en *Canadá - Aeronaves* una prueba con tres elementos para demostrar la supeditación *de facto* a las exportaciones. En efecto, 1) la "concesión de una subvención" deberá estar 2) "vinculada a" 3) "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos". Corea opina que para establecer que la AEP/FEM está "vinculada a" los resultados de exportación los Estados Unidos tendrán que demostrar que dicha ayuda *no* se habría concedido a Airbus si los Gobiernos participantes en Airbus hubieran sabido que la AEP/FEM no podía dar lugar a ventas de exportación. En otras palabras, los Estados Unidos tienen que demostrar

[3027] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 23, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3028] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 25, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 169. (las cursivas figuran en el original)
[3029] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 25, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 173.
[3030] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 26, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 169.
[3031] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 26, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 169 y 170.
[3032] Comunicación presentada por el Japón en calidad de tercero, párrafo 26.

ICC suprimida donde se indica [***]

que la concesión de una subvención está supeditada a las ventas *de exportación*, y no simplemente a las ventas.[3033]

d) Evaluación realizada por el Grupo Especial

i) Solicitud de las Comunidades Europeas de que se desestimen determinadas alegaciones supuestamente nuevas formuladas en la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos

7.612 Las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que haga caso omiso de una serie de "alegaciones" supuestamente "nuevas" formuladas por los Estados Unidos en una serie de párrafos de su Segunda comunicación escrita[3034] y en su respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial, ya que considera que son incompatibles con las obligaciones que les corresponden a los Estados Unidos en virtud del artículo 4 del ESD (en lo que se refiere a la insuficiencia de las consultas), el párrafo 2 del artículo 6 del ESD (en lo que se refiere a la insuficiencia de la solicitud de establecimiento de un grupo especial) y los párrafos 5, 6 y 15 de nuestro Procedimiento de trabajo. No nos queda del todo claro si las comunicaciones de las Comunidades Europeas sobre el artículo 4 y el párrafo 2 del artículo 6 del ESD se basan en que los Estados Unidos han presentado "alegaciones nuevas" que no figuraban en su solicitud de celebración de consultas ni en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, o (en el caso del párrafo 2 del artículo 6 del ESD) en la supuesta falta de indicación alguna en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos en cuanto a las pruebas concretas en la que se basan para formular sus alegaciones sobre la supeditación *de facto* a las exportaciones.[3035] Por las razones expuestas en las secciones siguientes, denegamos la solicitud de las Comunidades Europeas, independientemente de que se base en uno u otro motivo. Además, tampoco nos convence la afirmación de las Comunidades Europeas de que los pasajes pertinentes de la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos y la respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial contravienen los párrafos 5, 6 y 15 de nuestro Procedimiento de trabajo.

Nuevas alegaciones supuestamente no identificadas en la solicitud de celebración de consultas ni en la solicitud de establecimiento de un grupo especial

7.613 Nos parece conveniente empezar nuestro análisis recordando cómo se han definido y distinguido las "alegaciones" y los "argumentos" en anteriores procedimientos de solución de diferencias. En *Corea - Productos lácteos*, el Órgano de Apelación explicó lo siguiente:

> "Por '*alegación*' entendemos la afirmación de que la parte demandada ha vulnerado una determinada disposición de un acuerdo determinado, o ha anulado o menoscabado las ventajas dimanantes de esa disposición. Es necesario distinguir, como ya hemos señalado, esa *alegación de violación* de los *argumentos* expuestos por una parte reclamante para demostrar que la medida de la parte demandada infringe efectivamente la disposición identificada del tratado. Los argumentos en que se basa una alegación se exponen y aclaran progresivamente en las primeras comunicaciones escritas, los escritos de réplica y la primera y segunda reuniones del Grupo Especial con las partes. ...

[3033] Comunicación presentada por Corea en calidad de tercero, párrafos 69-74, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 169 y 173.

[3034] En particular, párrafos 163 a 209. CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 148 y 153.

[3035] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial, en la que declaran lo siguiente: "Al igual que la solicitud de establecimiento de un grupo especial debe incluir la identificación de la medida, en el caso de una alegación relativa a una medida '*de facto*' se debe incluir la identificación de las pruebas concretas en las que se basa dicha alegación."

ICC suprimida donde se indica [***]

> ... A su vez, tanto 'alegaciones' como 'argumentos' son elementos distintos de las 'pruebas' que el reclamante presenta para apoyar sus afirmaciones fácticas y argumentos."[3036]

7.614 Asimismo, que el Órgano de Apelación observó:

> "... ha distinguido siempre entre las *alegaciones* de un Miembro con respecto a la aplicación de las diversas disposiciones del *Acuerdo sobre la OMC* y los *argumentos* presentados en apoyo de esas alegaciones. Las alegaciones, que se caracterizan por aducir la violación de disposiciones sustantivas del *Acuerdo sobre la OMC*, deben exponerse con claridad en la solicitud de establecimiento de un grupo especial. Por el contrario, los argumentos son el medio por el cual una parte progresivamente desarrolla y justifica sus alegaciones; no es necesario exponerlos pormenorizadamente en la solicitud de establecimiento del grupo especial, y más bien pueden explicarse en las comunicaciones presentadas al grupo especial."[3037]

7.615 En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos presentan los párrafos que las Comunidades Europeas afirman que presentan "alegaciones nuevas", describiéndolos como "un análisis ampliado del argumento de los Estados Unidos {sobre la supeditación a las exportaciones} cuyo objeto es eliminar toda confusión que pueda haberse derivado de la respuesta de las Comunidades Europeas a la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos".[3038] A continuación explican su posición de que la AEP/FEM entraña un intercambio de compromisos en materia de resultados por las partes, en virtud del cual "el gobierno se compromete a desembolsar Ayuda para emprender proyectos con arreglo a un calendario establecido a cambio de un compromiso de la empresa de reembolsar las cuantías de Ayuda para emprender proyectos sobre la base de un gravamen por venta especificado a lo largo de un número acordado de ventas".[3039] Por último, los Estados Unidos proceden a "exponer en detalle la demostración incluida en su Primera comunicación escrita de que la concesión de la subvención de la Ayuda para emprender proyectos está vinculada contractualmente a las exportaciones previstas".[3040] Para cada una de las siete medidas de AEP/FEM que los Estados Unidos alegan que constituyen subvenciones a la exportación, recuerdan en primer lugar cómo, en su Primera comunicación escrita, analizaron sus respectivas disposiciones de reembolso, lo cual demuestra cómo al condicionar la concesión de AEP/FEM a un número concreto de ventas de LCA que no podía lograrse sin exportar, los gobiernos "necesariamente vincularon la ayuda a que hubiese exportaciones sustanciales". Posteriormente, los Estados Unidos identifican y examinan varias condiciones contractuales que, según afirman, "corroboran la existencia de ese vínculo".[3041]

7.616 La respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 144 del Grupo Especial explica hasta qué punto se basan en las mismas pruebas para demostrar "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos" y la supeditación *de facto* a los resultados de exportación. Al hacerlo, los Estados Unidos reiteran su opinión de que el intercambio de compromisos de resultados en los contratos de AEP/FEM demuestra la existencia de una relación de "vinculación" y, por tanto, la supeditación a

---

[3036] Informe del Órgano de Apelación, *Corea - Medida de salvaguardia definitiva impuesta a las importaciones de determinados productos lácteos* ("*Corea - Productos lácteos*"), WT/DS98/AB/R, adoptado el 12 de enero de 2000, párrafo 139. (no se reproducen las notas de pie de página)

[3037] Informe del Órgano de Apelación, *República Dominicana - Medidas que afectan a la importación y venta interna de cigarrillos* ("*República Dominicana - Importación y venta de cigarrillos*"), WT/DS302/AB/R, adoptado el 19 de mayo de 2005, párrafo 121. (no se reproduce la nota de pie de página)

[3038] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 162.

[3039] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 164.

[3040] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 167.

[3041] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 168, 175, 182, 188, 193, 199 y 204.

ICC suprimida donde se indica [***]

las exportaciones. Asimismo, se remiten a su Segunda comunicación escrita, en la que abordan varias disposiciones contractuales de los siete contratos de AEP/FEM impugnados.

7.617 A nuestro juicio, los pasajes que más preocupan a las Comunidades Europeas no introducen nuevas *alegaciones*, sino que simplemente amplían y explican los argumentos de los Estados Unidos sobre la cuestión de la supeditación desarrollando la teoría estadounidense sobre la supeditación y examinando varios aspectos de las pruebas presentadas en su Primera comunicación escrita. La reclamación de los Estados Unidos en los párrafos pertinentes no se refiere a que las Comunidades Europeas hayan "vulnerado una determinada disposición de un acuerdo determinado" que no se hubiese mencionado previamente en su solicitud de celebración de consultas o en su solicitud de establecimiento del Grupo Especial, o a que hayan "anulado o menoscabado las ventajas dimanantes de esa disposición". De hecho, los Estados Unidos no hacen referencia alguna en los pasajes pertinentes a ninguna disposición de ningún Acuerdo de la OMC abarcado. Por consiguiente, en la medida en que la preocupación de las Comunidades Europeas por el contenido de los párrafos 163 a 209 de la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos y su respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial radica en que introducen "alegaciones nuevas" no identificadas en la solicitud de celebración de consultas de los Estados Unidos y su solicitud de establecimiento de un grupo especial, constatamos que esa preocupación carece de fundamento.

> La supuesta omisión de los Estados Unidos de identificar, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los hechos concretos en que se han basado para formular sus alegaciones de supeditación *de facto* a las exportaciones

7.618 Ha quedado bien establecido que el párrafo 2 del artículo 6 explica cómo un reclamante que desee someter un asunto al mecanismo de solución de diferencias de la OMC debe solicitar el establecimiento de un grupo especial. En particular, el párrafo 2 del artículo 6 obliga al Miembro reclamante a: i) formular por escrito su solicitud de establecimiento de un grupo especial; ii) indicar en ella si se han celebrado consultas; iii) identificar en ella las medidas concretas en litigio; y iv) hacer en ella una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación que sea suficiente para presentar el problema con claridad.[3042]

7.619 Aparte de requerir la identificación de las medidas concretas en litigio, el párrafo 2 del artículo 6 no exige al reclamante que además enuncie o describa los hechos concretos utilizados para establecer el fondo de su alegación (o alegaciones).[3043] Los hechos concretos en los que se basa un reclamante para demostrar sus alegaciones constituyen normalmente las pruebas presentadas en apoyo de su reclamación en el curso de un procedimiento de un grupo especial. El párrafo 2 del artículo 6 del ESD no se ocupa de cómo o cuándo deben presentarse dichas pruebas, sino sólo de que se identifiquen adecuadamente las "alegaciones" y "medidas" a fin de asegurar que la solicitud de establecimiento de un grupo especial sea "suficiente para presentar el problema con claridad". Habida cuenta de ello, no consideramos que tenga fundamento jurídico la alegación de las Comunidades Europeas de que la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos no cumple lo establecido en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD porque, en lo que se refiere a sus alegaciones al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, los Estados Unidos no

[3042] Por ejemplo, informe del Órgano de Apelación, *Corea - Productos lácteos*, párrafo 120; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 125; informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Determinadas cuestiones aduaneras* ("*CE - Determinadas cuestiones aduaneras*"), WT/DS315/AB/R, adoptado el 11 de diciembre de 2006, párrafo 129.

[3043] Esto contrasta con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 4 del Acuerdo SMC, que exigen a los Miembros incluir una "relación de las pruebas de que se disponga" en la solicitud de celebración de consultas relativa a la subvención en cuestión. Observamos que las Comunidades Europeas no formulan alegación alguna al amparo del párrafo 2 del artículo 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

identificaron en ese documento los hechos concretos que en su opinión demuestran que las supuestas subvenciones están supeditadas *de facto* a los resultados de exportación.

Nuevos hechos y argumentos supuestamente introducidos contraviniendo el Procedimiento de trabajo

7.620 Las Comunidades Europeas consideran que el análisis que hacen los Estados Unidos en los párrafos 163 a 209 de su Segunda comunicación escrita y en su respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial introdujo nuevos argumentos y pruebas fácticas contraviniendo las obligaciones que les corresponden en virtud de los párrafos 5, 6 y 15 de nuestro Procedimiento de trabajo. Dichos párrafos establecen lo siguiente:

> "5. Antes de celebrarse la primera reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes, las partes en la diferencia presentarán al Grupo Especial comunicaciones escritas en las que expongan los hechos del caso, sus argumentos y sus réplicas a éstos, respectivamente. Los terceros podrán presentar al Grupo Especial comunicaciones escritas después de que las partes hayan presentado sus primeras comunicaciones escritas.
>
> 6. En la primera reunión sustantiva con las partes, el Grupo Especial pedirá a los Estados Unidos que presenten sus alegaciones. Posteriormente, pero en la misma reunión, se pedirá a las Comunidades Europeas que expongan su opinión al respecto. A continuación se pedirá a los terceros que expongan sus opiniones en una sesión distinta de la misma reunión reservada para tal fin. Se dará después a las partes la oportunidad de formular declaraciones finales, haciéndolo en primer lugar los Estados Unidos.
>
> 15. Las partes presentarán al Grupo Especial todas las pruebas fácticas en el curso de la primera reunión sustantiva a más tardar, salvo en lo que respecta a las pruebas necesarias a efectos de las réplicas o las respuestas a preguntas. Se admitirán excepciones a este procedimiento si existe justificación suficiente. Se concederá a la otra parte un plazo para que formule observaciones, cuando proceda, sobre cualquier nueva prueba fáctica presentada después de la primera reunión sustantiva."

7.621 El Procedimiento de trabajo del Grupo Especial utilizado en la presente diferencia se adoptó, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 12 del ESD, después de celebrar consultas con los Estados Unidos y con las Comunidades Europeas. Aparte de las referencias a los terceros, los párrafos 5 y 6 siguen a grandes rasgos las disposiciones establecidas en el Procedimiento de trabajo que figuran en el Apéndice 3 del ESD, que explican lo que se espera de las partes (y de los terceros) en lo que se refiere a las comunicaciones que deben realizarse antes y durante la primera reunión sustantiva de las partes. Ninguno de los dos párrafos exige a las partes que expongan todos los argumentos y las réplicas a éstos y que presenten todos los hechos probatorios con ocasión de la primera reunión sustantiva de las partes. Independientemente de que se trate de la parte reclamante o de la demandada, los argumentos y réplicas a éstos relativos a las alegaciones de que se trate se exponen primero en las primeras comunicaciones escritas de las partes, y se explican oralmente a través de las declaraciones formuladas en la primera reunión sustantiva de las partes. Sin embargo, como aclaran los párrafos 8 y 9 de nuestro Procedimiento de trabajo, las comunicaciones de las partes no concluyen con la primera reunión sustantiva de las partes, y los argumentos siguen aclarándose y desarrollándose progresivamente en las comunicaciones de réplica, las declaraciones orales formuladas en la segunda reunión sustantiva de las partes y las respuestas a las preguntas del Grupo Especial. Dichos párrafos establecen lo siguiente:

ICC suprimida donde se indica [***]

> "8. Las réplicas formales se presentarán en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas tendrán derecho a hablar en primer lugar, y a continuación lo harán los Estados Unidos. Antes de la reunión, las partes presentarán sus escritos de réplica al Grupo Especial.
>
> 9. El Grupo Especial podrá en todo momento hacer preguntas a las partes y a los terceros y pedirles explicaciones, ya sea durante la reunión sustantiva o por escrito. Las respuestas a las preguntas se presentarán por escrito a más tardar en la(s) fecha(s) fijada(s) por el Grupo Especial. Las respuestas a las preguntas formuladas después de la primera reunión se presentarán por escrito en el mismo momento que las comunicaciones de réplica, a menos que el Grupo Especial fije un plazo diferente."

7.622 Por consiguiente, el Procedimiento de trabajo del presente procedimiento del Grupo Especial no respalda la afirmación de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos estaban obligados a presentar todos sus argumentos con ocasión de la primera reunión sustantiva de las partes.

7.623 El párrafo 15 de nuestro Procedimiento de trabajo establece determinadas normas y un plazo concreto para la presentación de pruebas fácticas. En particular, establece que "todas las pruebas fácticas" deberán presentarse en el curso de la primera reunión sustantiva a más tardar, salvo en lo que respecta a las pruebas necesarias a efectos de las réplicas o las respuestas a preguntas, o en cualquier otro caso en el que exista "justificación suficiente". Además, cuando se admitan pruebas nuevas después de la primera reunión sustantiva porque exista "justificación suficiente" para ello, se establecerá un período adecuado para que la parte que no presentó la prueba presente sus observaciones. Uno de los objetivos del párrafo 15 es garantizar a ambas partes las debidas garantías de procedimiento del siguiente modo: i) estableciendo un plazo para la presentación de "todas las pruebas fácticas" que respalden o refuten las alegaciones y los argumentos de cada parte; ii) permitiendo la posibilidad de que se acepten nuevas pruebas fácticas tras dicho plazo si existe "justificación suficiente"; y iii) aclarando que la aceptación de cualquier prueba nueva dará lugar a que se conceda a la otra parte un período adecuado para presentar observaciones.

7.624 Recordamos que los pasajes de la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos y de su respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial que más preocupan a las Comunidades Europeas amplían y explican determinados argumentos presentados en un primer momento por los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita, dado que examinan varios aspectos de pruebas ya presentadas en su Primera comunicación escrita. En particular, los Estados Unidos se centran en los pasajes pertinentes en varias disposiciones contractuales de cada uno de los contratos de AEP/FEM que consideran que constituyen subvenciones a la exportación prohibidas. Por consiguiente, no cabe duda de que las pruebas fácticas analizadas por los Estados Unidos ya habían sido presentadas en el momento en que tuvo lugar la primera reunión sustantiva de las partes. Además, aunque es cierto que los Estados Unidos no hicieron referencia a exactamente las mismas disposiciones contractuales en comunicaciones anteriores a su Segunda comunicación escrita, ni las analizaron, esto no significa que se trate de la presentación de nuevas pruebas fácticas, sino más bien de una exposición más detallada de los argumentos a la luz de diversos aspectos de pruebas ya presentadas. En nuestra opinión, el proceso de subrayar, examinar y someter a prueba diferentes aspectos de pruebas debidamente presentadas por cualquiera de las partes a los efectos de respaldar o refutar las alegaciones y los argumentos de cada una de ellas es un elemento central e indispensable del procedimiento de los grupos especiales. No vemos razón alguna por la que deba impedirse a las partes desarrollar sus argumentos durante un procedimiento de grupo especial basándose en diferentes aspectos de pruebas presentadas oportunamente.

7.625 En cualquier caso, el párrafo 8 de nuestro Procedimiento de trabajo deja claro que la Segunda comunicación escrita presentada por las partes antes de su segunda reunión sustantiva forma parte de

ICC suprimida donde se indica [***]

las "réplicas". De ello se deduce que incluso suponiendo, a efectos de argumentación, que fuese incorrecto concluir que los pasajes pertinentes de la Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos y su respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial no hacían referencia a pruebas ya presentadas para la primera reunión sustantiva de las partes, los Estados Unidos no habrían actuado de manera incompatible con el párrafo 15 de nuestro Procedimiento de trabajo, ya que estaban autorizados a introducir pruebas fácticas tras la primera reunión sustantiva de la partes "en lo que respecta a las pruebas necesarias a efectos de las réplicas".

7.626 Por último, observamos que las Comunidades Europeas de hecho respondieron al análisis que hicieron los Estados Unidos sobre las diversas disposiciones contractuales en su Segunda comunicación escrita al formular su declaración oral en la segunda reunión sustantiva de las partes. Además, también tuvieron ocasión de hacerlo al presentar observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 144 del Grupo Especial.

7.627 Por todas las razones expuestas *supra*, denegamos la solicitud de las Comunidades Europeas de desestimar y no tener en cuenta los argumentos presentados por los Estados Unidos y las pruebas a las que hacen referencia los Estados Unidos en los párrafos 163 a 209 de su Segunda comunicación escrita y en su respuesta a la pregunta 144 del Grupo Especial.

ii) La cuestión de si las medidas de AEP/FEM equivalen a subvenciones que están supeditadas de facto *a los resultados de exportación previstos*

7.628 Aunque los Estados Unidos formulan alegaciones de existencia de subvenciones supeditadas *de facto* y *de jure* a las exportaciones, describen su reclamación como "principalmente una reclamación de supeditación *de facto*".[3044] Además, los Estados Unidos han explicado que sus reclamaciones no se basan en una alegación de supeditación a los resultados de exportación *reales*. Por consiguiente, comenzamos nuestra evaluación de la impugnación de los Estados Unidos centrándonos en la alegación de que las medidas de AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330-200 constituyen subvenciones que están supeditadas *de facto* a los resultados de exportación *previstos*.

7.629 La prohibición de las subvenciones que están supeditadas a los resultados de exportación figura en el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Dicho artículo dice lo siguiente:

> "3.1 A reserva de lo dispuesto en el Acuerdo sobre la Agricultura, las siguientes subvenciones, en el sentido del artículo 1, se considerarán prohibidas:
>
> a) las subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto*[4] a los resultados de exportación, como condición única o entre otras varias condiciones, con inclusión de las citadas a título de ejemplo en el anexo I[5] ...

[4] Esta norma se cumple cuando los hechos demuestran que la concesión de una subvención, aun sin haberse supeditado *de jure* a los resultados de exportación, está de hecho vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. El mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación en el sentido de esta disposición.

[5] Las medidas mencionadas en el Anexo I como medidas que no constituyen subvenciones a la exportación no estarán prohibidas en virtud de ésta ni de ninguna otra disposición del presente Acuerdo."

[3044] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.630 En *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación sostuvo que el texto de la nota 4 indica que "el cumplimiento del criterio para la determinación de la supeditación *de facto* a la exportación ... requiere que se prueben tres elementos sustantivos distintos: en primer lugar, la '*concesión* de una subvención'; en segundo lugar, que ésta 'está ... *vinculada* a ...'; y en tercer lugar, 'las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos'".[3045] Los Estados Unidos utilizan esta orientación como punto de partida de su argumento jurídico.[3046] Aunque las Comunidades Europeas presentan al presentar su propia interpretación de las obligaciones incluidas en el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 utilizando una terminología ligeramente diferente[3047], comparten la opinión de que para constatar la supeditación *de facto* a las exportaciones sea necesario probar los tres elementos identificados por el Órgano de Apelación. Por consiguiente, no parece haber desacuerdo entre las partes en cuanto al criterio jurídico que debe aplicarse para determinar si una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación.[3048] Sin embargo, las opiniones de las partes difieren en lo que respecta a la explicación de lo que significa cumplir este criterio, y por consiguiente, lo que los Estados Unidos deben demostrar para probar su argumento. Mientras que la posición expuesta por los Estados Unidos nos parece seguir, en general, las constataciones y observaciones formuladas por el Órgano de Apelación en anteriores procedimientos de solución de diferencias[3049], en algunos aspectos, el análisis de las Comunidades Europeas propone una concepción un tanto diferente de cómo deben interpretarse y aplicarse las obligaciones enunciadas en el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC.

7.631 Las Comunidades Europeas, en su Segunda declaración oral no confidencial, presentaron lo que describieron como "una nueva exposición sucinta y simple de la manera en que las Comunidades Europeas interpretan el diseño y estructura globales del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4". Las Comunidades Europeas expresaron la "esperanza de que el Grupo Especial pueda remitirse a esa exposición como punto de referencia que lo oriente en sus futuras deliberaciones".[3050] Las Comunidades Europeas se basaron en el contenido de esa declaración oral para responder a la pregunta 175 del Grupo Especial. A continuación se reproducen los pasajes salientes de esas comunicaciones.

> "Las Comunidades Europeas invitan al Grupo Especial a que examine en primer lugar el caso de una subvención '*ad hoc*' supeditada *de jure* a los resultados de exportación. La prueba consiste en el texto de la medida, que establece que se concede una subvención supeditada a los resultados de exportación. En otras palabras, el texto de la medida establece que *si* hay resultados de exportación, *entonces* se concede una subvención. Esa es la esencia de la supeditación. La propia medida constituye la *concesión inicial* de la subvención. El hecho de exportar cumple la condición y de ese modo *perfecciona la concesión*. La exportación tiene lugar después de la concesión inicial. En el momento de la concesión inicial, la exportación es una exportación 'prevista', en el sentido de que se dará en el futuro.

[3045] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 169.

[3046] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 343.

[3047] Como se describe *supra* en los párrafos 7.587 a 7.590, las Comunidades Europeas aducen que el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 contienen tres "requisitos", a saber, "la condición requerida: resultados de exportación, exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos; la consecuencia requerida: el otorgamiento de una subvención; y la relación de supeditación requerida entre condición y consecuencia". Véase también CE, Primera comunicación escrita, párrafos 567, 570-582; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 68 y 73; CE, respuesta a la pregunta 79 del Grupo Especial.

[3048] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 567-583.

[3049] *Véase* párrafos 7.583-7.586 *supra*; y, en particular, Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 325-333; y Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 132-136 y 148-160.

[3050] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 116.

ICC suprimida donde se indica [***]

> Desde el momento en que esa medida existe (es decir, que hay una concesión inicial), ésta podría ser objeto del procedimiento de un grupo especial, y se constataría que es una subvención prohibida *de jure*. Carecería de importancia que hubiera habido o no exportaciones."[3051]
>
> "... En el momento en que entra en vigor la medida (es decir, tiene lugar la concesión inicial), la exportación puede existir o haber sucedido (es decir, ser real), o bien puede que se espere que suceda en el futuro (es decir, que esté prevista). En cualquiera de los dos casos, si hay una subvención supeditada *de jure* a las exportaciones, está prohibida, y lo está ya desde el momento de la concesión inicial. Esto sigue siendo así aunque la exportación esté prevista, pero nunca tenga lugar. Ante una medida prohibida de ese tipo, el Miembro reclamante no tiene que esperar a que se utilice la medida antes de iniciar un procedimiento de grupo especial.
>
> Por consiguiente, las Comunidades Europeas no dicen que la exportación tenga que darse antes de que haya una medida prohibida y de que se presente un procedimiento de grupo especial. En vez de ello, las Comunidades Europeas dicen que la medida por la que se aprueba la concesión inicial debe establecer que la subvención se concede supeditada a las exportaciones, y que la medida debe establecer asimismo que sólo mediante las exportaciones (ya sea en el pasado o en el futuro) se perfecciona la concesión y se activa el derecho a recibir o a quedarse con los fondos incondicionalmente. Esto es lo que significa la supeditación (la idea de 'si'). La previsión o consideración o motivación (esto es, cuando el Miembro concede la subvención *porque* prevé las exportaciones) no son supeditación. La idea de 'porque' no es la idea de 'si', y no hay que confundirla con ella."[3052]

Para comprender plenamente la "nueva exposición" que las Comunidades Europeas hicieron de su interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 es importante entender el sentido que atribuyen a los resultados de exportación "reales o previstos". Las Comunidades Europeas presentaron una exposición detallada de su opinión sobre el sentido de esas palabras en su Segunda comunicación escrita, donde, entre cosas, afirmaron que:

> "... el término inglés '*actual*' alude a una exportación que existe (es decir, que ya ha tenido lugar) en el momento que se estima que existe la subvención en el sentido del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, mientras que el término '*anticipated*' ('previstos') (también yuxtapuesto al sentido del término inglés "*actual*") alude a una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en que se estima que la subvención existe, pero que tendrá lugar en el futuro.
>
> ...
>
> Las acepciones que dan los diccionarios no determinan por sí solas el sentido corriente, pero son pertinentes para evaluarlo. El *Shorter Oxford English Dictionary* (quinta edición, 2002) proporciona dos significados no obsoletos del término '*actual*' (cuando se emplea como adjetivo, al igual que en la nota 4): '*Existing in act or fact; real*' ('que existe en acto o de hecho; real') y '*In action or existent at the time; present, current*' ('en acción o existente en el momento; presente, actual'). El segundo de estos significados confirma de manera inequívoca la interpretación de las Comunidades Europeas. Por lo que respecta al primer significado, los Estados Unidos podrían

[3051] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 117 y 118.
[3052] CE, respuesta a la pregunta 175 del Grupo Especial. (no se reproduce la nota de pie de página)

ICC suprimida donde se indica [***]

intentar obtener respaldo para su posición del término '*real*' ('real'), pero el término '*existing*' ('que existe'), especialmente cuando se lee conjuntamente con el segundo significado, también coloca el primer significado en una posición más cercana a la que propugnan las Comunidades Europeas. Por tanto, en definitiva, las acepciones que dan los diccionarios del término '*actual*' respaldan a las Comunidades Europeas, no a los Estados Unidos: '*actual export*' es una exportación que ya existe en el momento en que se considera que la subvención existe.

En ese mismo diccionario no figura una entrada para la palabra exacta '*anticipated*' ('prevista') (tampoco cuando se emplea como adjetivo, como en el caso de la nota 4 del *Acuerdo SMC*). Figuran entradas para el término '*anticipate*' ('cuando se utiliza como verbo') y '*anticipation*' ('cuando se utiliza como sustantivo').[219] Todos los diversos significados que contienen las entradas '*anticipate*' y '*anticipation*' indican una connotación temporal: '*before the due time*'; '*too soon*'; '*in advance of the time*'; '*future event*'; '*beforehand*'; '*earlier*'; '*look forward to*'; '*in advance of the expected time*' ('antes del tiempo señalado; demasiado pronto; con antelación; hecho futuro; de antemano; más temprano; esperar con impaciencia; con antelación al momento previsto'). Esto respalda firmemente la opinión de que una exportación "prevista" es una exportación que aún no ha tenido lugar en el momento en que se considera que la subvención existe, y por definición, por lo tanto, se prevé que es una que tendrá lugar posteriormente.

[219] Estas dos entradas del diccionario deben tratarse con prudencia en el contexto de la presente diferencia, porque la nota 4 no establece que la condición requerida es que las autoridades otorgantes 'prevean', o que haya una 'previsión' de las autoridades otorgantes, sino más bien que la condición requerida es 'exportación', ya sea 'real' o 'prevista' (véase también *infra*)."[3053]

7.632 Por consiguiente, las Comunidades Europeas aducen que una exportación prevista es una que aún no ha tenido lugar pero que tendrá lugar en el futuro. Según las Comunidades Europeas, una exportación prevista no puede ser una exportación que la autoridad otorgante espera que tendrá lugar en el futuro o que percibe como una mera posibilidad en el futuro porque en su opinión, "la nota 4 no establece que la condición requerida es que las autoridades otorgantes "prevean", o que haya una previsión de las autoridades otorgantes, sino más bien que la condición requerida es exportación, ya sea real o prevista". De ello se deduce que, para las Comunidades Europeas, el otorgamiento de una subvención supeditada a los resultados de exportación previstos ha de entenderse en el sentido de una subvención otorgada con supeditación a una exportación que todavía no ha tenido lugar en el momento en que se otorga la subvención, pero que tendrá lugar en el futuro.

7.633 La lectura de todas las comunicaciones de las Comunidades Europeas en conjunto nos lleva a concluir que las Comunidades Europeas aducen que una subvención estará supeditada, *de facto*, a los resultados de exportación previstos cuando la configuración total de los hechos muestre que la medida por la que se concede una subvención *obliga* al receptor a cumplir una condición de resultados que no pueden lograrse sin exportaciones, independientemente de que esas exportaciones (o esos resultados) realmente tengan lugar. Cuando se concede una subvención sujeta a esa obligación de lograr un resultado, en el momento de la concesión hay seguridad jurídica en cuanto a la obligación de lograr resultados para obtener la subvención. Si puede inferirse de la configuración total de los hechos que la autoridad otorgante, en el mismo momento, previó que el cumplimiento de la obligación de lograr resultados implicaría que habría exportaciones, entonces la subvención estaría supeditada <u>*de facto*</u> a

[3053] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 235 y 237-238.

ICC suprimida donde se indica [***]

esos resultados de exportación *previstos*. A la luz del rechazo de las Comunidades Europeas de la posibilidad de que una exportación "prevista" pueda ser una que *espera* la autoridad otorgante, nos resulta difícil comprender de qué otra forma puede demostrarse que una exportación que "aún no ha tenido lugar en el momento en que se estima que la subvención existe, pero que tendrá lugar en el futuro" existe en el momento en que se otorga una subvención. Observamos, a este respecto, que en sus propias comunicaciones las Comunidades Europeas afirman lo siguiente:

> "Al aducir que la condición requerida es la 'previsión de' exportaciones -con independencia de si las exportaciones 'previstas' 'realmente' ('*actually*') (tal como los Estados Unidos entienden ese término) tienen lugar alguna vez- los Estados Unidos están aduciendo que el requisito de supeditación que constituye el centro mismo de la disposición puede ser sustituido por una mera consideración -es decir, la consideración por el Miembro otorgante de que podrían producirse exportaciones en el futuro, **en lugar de la imposición por el Miembro otorgante de una prescripción de que el receptor exporte para que pueda obtener la subvención**-."[3054]

Por tanto, entendemos que las Comunidades Europeas aducen que la supeditación *de facto* a los resultados de exportación *previstos* surge cuando la medida por la que se concede una subvención *obliga jurídicamente* al receptor a cumplir una condición de resultados que no pueden lograrse sin exportaciones, independientemente de que esas exportaciones (o esos resultados) realmente tengan lugar. A nuestro juicio, esta interpretación del criterio jurídico pertinente no tiene apoyo en el texto del párrafo 1 a) del artículo 3 ni en el de la nota 4, ni en la jurisprudencia de anteriores Grupos Especiales y el Órgano de Apelación.

7.634 En anteriores procedimientos de solución de diferencias se ha sostenido que el sentido corriente de la palabra "supeditadas" es "condicionadas a" o "dependientes para su existencia de algo".[3055] Análogamente, se ha interpretado que la expresión "vinculada a" connota "limitar o restringir mediante condiciones".[3056] A nuestro juicio, estos sentidos no sugieren que una relación de supeditación entre la concesión de una subvención y la exportación prevista *sólo* pueda demostrarse, de hecho, cuando el receptor de la subvención está *obligado* a cumplir una obligación de lograr resultados que no pueden lograrse sin exportar. Por decirlo de otro modo, no vemos nada en el sentido corriente de la palabra "supeditadas" que respalde la opinión de que el nexo requerido entre la previsión de los resultados de exportación y la concesión de una subvención *sólo* pueda establecerse probando la existencia de una *exigencia* de lograr esos resultados previstos. En este sentido, es instructivo recordar que las subvenciones de las que se constató que estaban supeditadas *de facto* a resultados de exportación *previstos* en las diferencias *Canadá - Aeronaves* y *Australia - Cuero para automóviles II no* se concedieron sobre la base de un requisito de que tuvieran lugar exportaciones en el futuro.

7.635 En el asunto *Canadá - Aeronaves* se pidió al Grupo Especial que estableciese si la "aplicación efectiva" del programa Technology Partnerships Canada ("TPC") constituía una subvención supeditada *de facto* a los resultados de exportación. La "asistencia otorgada por el TPC" en litigio implicaba la concesión de financiación basadas en reembolso en función de las ventas para varios proyectos de "alta tecnología" en el sector canadiense de aeronaves de transporte regional. Las condiciones de reembolso en función de las ventas de los contratos de financiación sometidos al Grupo Especial exigían a los receptores que realizasen el reembolso sólo si realizaban ventas. Los contratos *no exigían* a los receptores que lograsen ningún nivel concreto de resultados de venta. Sin

[3054] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 245. (sin subrayar y sin negritas en el original)

[3055] *Véase* el informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.331; y el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 166.

[3056] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 170.

ICC suprimida donde se indica [***]

embargo, aunque no hubiese tales obligaciones jurídicas de lograr resultados, el Grupo Especial constató que la "asistencia otorgada por el TPC" constituía una subvención supeditada *de facto* a resultados de exportación *previstos*. Para hacerlo se basó en 16 consideraciones derivadas de los materiales y argumentos presentados por las partes, ninguno de los cuales incluía la existencia (o no) de ninguna *exigencia u obligación* de realizar ventas.[3057] Análogamente, en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*, se pidió al Grupo Especial que estableciese si tres pagos de subvención realizados de conformidad con un contrato de donación a Howe, un fabricante australiano de cuero para automóviles, estaban supeditados *de facto* a los resultados de exportación. De conformidad con el contrato de donación, los pagos se realizarían en tres plazos: el primero al concluirse el contrato, y los pagos posteriores en función de si Howe cumplía los objetivos de resultados, incluido el de poner el "máximo empeño" en la consecución de las ventas fijadas como objetivo. Por consiguiente, las subvenciones en litigio en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II* tampoco entrañaron una *exigencia* de lograr unos resultados de venta concretos. Sin embargo, el Grupo Especial constató, sobre la base de todos los hechos que se le sometieron (ninguno de los cuales apuntaba a la existencia de ninguna *exigencia u obligación* de realizar ventas), que las donaciones estaban supeditadas *de facto* a las exportaciones *previstas*.[3058]

7.636 A nuestro juicio, limitar el alcance de la prohibición de las subvenciones que están supeditadas *de facto* a las exportaciones *previstas* a únicamente las subvenciones que se conceden con sujeción a la existencia de una *obligación jurídica de lograr resultados* que sólo pueden lograrse mediante ventas de exportación dejaría un margen significativo a la elusión. Ello significaría que mientras los Miembros no incluyesen ninguna obligación jurídica de lograr resultados en un contrato de concesión de subvención, podrían sustraerse a las disciplinas de la prohibición que figura en el párrafo 1 a) del artículo 3, aunque se pudiese establecer sobre la base de los hechos que la concesión de la subvención *dependía* de la previsión de resultados de exportación por parte de la autoridad otorgante -esto es, cuando de los hechos que rodean la concesión de la subvención se deduce claramente que ésta se concedió a una empresa en particular precisamente *por* la previsión de exportaciones realizada por la autoridad otorgante-. Por ejemplo, puede darse el caso de un programa gubernamental de subvención aparentemente abierto a todas las empresas que ofrezca subvenciones sólo a los solicitantes que indiquen en su solicitud que es probable que se realicen exportaciones. Un programa de ese tipo no implicaría una subvención supeditada a ninguna exigencia de lograr resultados de exportación. Sin embargo, el hecho de que sólo se concederían subvenciones a las entidades con expectativas de resultados de exportación muestra que la previsión de los resultados de exportación es *de facto* una condición para la concesión de cada subvención. De acuerdo con la teoría de la supeditación de las Comunidades Europeas, un programa de subvención de ese tipo no estaría sujeto a las disciplinas sobre subvenciones prohibidas del Acuerdo SMC. A nuestro juicio, el texto del párrafo 1 a) del artículo 3 y de la nota 4 no contempla un resultado de ese tipo.

7.637 Por consiguiente, constatamos que la interpretación que hacen las Comunidades Europeas del criterio jurídico para determinar si una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación *previstos* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 carece de fundamento.

7.638 Los Estados Unidos han presentado una segunda interpretación de la teoría de las Comunidades Europeas sobre la supeditación, que aducen que es "profundamente errónea". Los Estados Unidos explican lo siguiente:

> "... la teoría de las CE sobre los dos pasos que entraña la concesión de una subvención vinculada a las exportaciones previstas representa un criterio jurídico diferente para la

[3057] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 9.316-9.348.
[3058] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafos 9.46-9.72.

ICC suprimida donde se indica [***]

> supeditación *de jure* a las exportaciones y la supeditación *de facto* a las exportaciones ... Las CE afirman que 'si hay una subvención supeditada *de jure* a las exportaciones, está prohibida, y lo está ya desde el momento de la concesión inicial'. Sin embargo, siguiendo el razonamiento de las CE, una subvención supeditada *de facto* a los resultados de exportación -en particular, una subvención vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación previstos- estaría prohibida sólo si se 'perfecciona la concesión', ya que sería imposible determinar, únicamente sobre la base de lo que las CE denominan la 'concesión inicial', si se derivará alguna consecuencia del hecho de que las exportaciones tengan o no lugar; por consiguiente, sería imposible determinar si la subvención está, *de facto*, vinculada a exportaciones que 'tendrán lugar'.
>
> Por el contrario, una interpretación de '*anticipated exportation*' ('exportaciones previstas') de acuerdo con su sentido ordinario, en contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo SMC es compatible con un criterio jurídico único para la supeditación *de jure* y *de facto* a las exportaciones. Según esta interpretación, hay simplemente una 'concesión de una subvención', no una concesión inicial, condicional, seguida de un acto por el que se 'perfecciona' la concesión, a través del cual la concesión se hace incondicional. Sobre la base de la concesión de una subvención, se podrá constatar que la subvención está supeditada, bien *de jure* o *de facto*, a los resultados de exportación. En ese punto, es posible determinar si la concesión de la subvención está vinculada a 'las exportaciones previstas' -es decir, a exportaciones que se 'esperan'-, bien como cuestión *de jure* o como cuestión *de facto*. No hay necesidad de esperar a que posteriormente tengan lugar o no las exportaciones para determinar si la subvención está *de facto* vinculada a exportaciones que 'tendrán lugar'."[3059]

7.639 Por consiguiente, según los Estados Unidos, la teoría de las Comunidades Europeas de lo que debe demostrarse para probar la supeditación *de facto* a las exportaciones previstas le exigirían demostrar que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas implica la concesión de una subvención únicamente una vez que se han hecho realidad los resultados de exportación previstos. En efecto, los Estados Unidos aducen que cabe interpretar que el criterio de supeditación basado en la relación "si-entonces"[3060] que proponen las Comunidades Europeas da el siguiente sentido al concepto de supeditación: *si* se hacen realidad los resultados de exportación previstos, *entonces* se concederá una subvención. No estamos persuadidos de que se tuviera la intención de aplicar de esta manera el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC.

7.640 En *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación sostuvo que el criterio de supeditación establecido en la nota 4 exige que se demuestre "una relación de condicionalidad o dependencia"[3061] entre la concesión de una subvención y los resultados de exportación. Una manera de describir este criterio podría muy bien ser en términos de una relación "si-entonces" entre los resultados de exportación (independientemente de que se trate de exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos) y la concesión de una subvención. Sin embargo, sería erróneo concluir que esto significa que el criterio de supeditación se centra en una relación entre la *realización* de los resultados de exportación previstos y la concesión de una subvención.

[3059] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 175 del Grupo Especial. (no se reproducen las notas de pie de página)

[3060] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 127.

[3061] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 171.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.641 Entre los sentidos del verbo "*anticipate*" ("prever") está "*{t}ake into consideration before due time*" ("{t}ener en cuenta antes de tiempo"), "*{o}bserve ... before due time*" ("{o}bservar ... antes de tiempo"), "*look forward to*" ("esperar con impaciencia")[3062], "*be aware of (a thing) in advance and act accordingly*" ("ser consciente de (algo) con anticipación y actuar en consecuencia") y "*expect, foresee, regard as probable*" ("esperar, prever, considerar como probable").[3063] En nuestra opinión, todos estos sentidos sugieren la misma cosa: "*anticipate*" ("prever") una exportación significa considerar, esperar o prever que se producirán exportaciones en el futuro. Por consiguiente, en el contexto específico de la nota 4 del Acuerdo SMC, las exportaciones "previstas" pueden interpretarse como exportaciones que la autoridad otorgante considera, espera o prevé que tendrán lugar *después* de que haya concedido la subvención. Consideramos que esta interpretación se ve respaldada por la diferencia *Canadá - Aeronaves*, en la que el Órgano de Apelación observó lo siguiente:

> "Según el diccionario, el sentido de la palabra '*anticipated*' ('previsto') es 'esperado'. Sin embargo, la utilización de esta palabra *no* convierte el criterio de la supeditación *de facto* en un criterio aplicado simplemente para evaluar las expectativas de exportación que tenga la autoridad otorgante. Si las exportaciones fueron previstas o esperadas debe deducirse de un examen de los elementos de prueba objetivos, que es totalmente independiente del examen de si una subvención está 'vinculada a' exportaciones reales o previstas *y no debe confundirse con éste*. Una subvención puede muy bien otorgarse sabiendo o previendo que dará lugar a exportaciones. Sin embargo, esto no basta por sí solo porque por sí solo no es prueba de que la concesión de la subvención esté *vinculada a* la previsión de la exportación."[3064]

7.642 En nuestra opinión, este pasaje confirma que la relación de "condicionalidad o dependencia" que hay que establecer no es una relación entre la concesión de una subvención y *la realización de* los resultados de exportación previstos, sino una relación de "condicionalidad o dependencia" entre la concesión de una subvención y esas mismas expectativas. En este sentido, observamos que las subvenciones respecto de las que se constató que estaban supeditadas *de facto* a los resultados de exportación previstos en los asuntos *Canadá - Aeronaves* y *Australia - Cuero para automóviles II* no se concedieron como *consecuencia* de la realización efectiva de las exportaciones previstas. En ambos casos, las subvenciones declaradas prohibidas en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3 existían antes de que se hubiese logrado ningún resultado de exportación *real*.[3065] Por consiguiente, al

---

[3062] *The New Shorter Oxford English Dictionary*, Clarendon Press, 1993, volumen I, página 88.

[3063] *The Concise Oxford Dictionary*, novena edición, Clarendon Press, 1995, página 53.

[3064] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 172. (no se reproduce la nota de pie de página; las cursivas figuran en el original)

[3065] En el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Grupo Especial estableció que la "asistencia" prestada en el marco del programa Technology Partnerships Canada ("TPC") equivalía a una subvención supeditada *de facto* a los resultados de exportación previstos después de examinar si "las pruebas fácticas presentadas ... demostrar{on} que si no hubiera habido expectativas de que se realizaran ventas de exportación (es decir, 'exportaciones' o 'ingresos de exportación') 'como consecuencia' de la subvención, ésta no se habría otorgado". El Grupo Especial rechazó el argumento del Canadá de que no había supeditación a las exportaciones, ya que la asistencia prestada en el marco del TPC "no est{aba} supeditada al hecho de que las exportaciones se reali{zasen}" declarando que "{a}unque este argumento podría ser pertinente para dilucidar si una subvención no se habría otorgado a no ser por las exportaciones o los ingresos de exportación reales, consideramos que es insuficiente para desestimar una presunción *prima facie* de que una subvención no se habría otorgado a no ser por las exportaciones o los ingresos de exportación previstos". Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 9.339 y 9.343, respectivamente. (subrayado en el original)

En el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*, la constatación del Grupo Especial se refería a los tres pagos a fondo perdido previstos en el contrato entre el Gobierno de Australia y Howe. El primer pago se hizo cuando se concluyó el contrato (es decir, ante de que hubiese ninguna exportación real). Los otros dos pagos se harían posteriormente a condición de que Howe satisficiese una obligación relativa al "máximo empeño" de cumplir determinados objetivos concernientes a los resultados en materia de ventas. Australia

ICC suprimida donde se indica [***]

contrario de lo que se deriva de la descripción que hacen los Estados Unidos del argumento jurídico de las Comunidades Europeas, no es necesario mostrar que las exportaciones o los ingresos de exportación previstos se han *materializado realmente* para establecer una relación de supeditación *de facto* entre la concesión de una subvención y los resultados de exportación *previstos*. Lo que hay que demostrar a tal fin es que la concesión de una subvención está "condicionada" a las *expectativas* de la autoridad otorgante de que haya resultados de exportación, o que es "dependiente" de ellas. Por consiguiente, la teoría jurídica que los Estados Unidos consideran han presentado las Comunidades Europeas no puede encontrar ninguna base en el texto de la nota 4.

7.643 Las Comunidades Europeas sostienen que una interpretación de la nota 4 que dé como resultado una constatación de que puede establecerse la existencia de exportaciones previstas sobre la base de la mera "consideración por el Miembro otorgante de que *podrían* producirse exportaciones en el futuro"[3066] "convertirían de hecho una prohibición basada en la supeditación en una prohibición basada en algún tipo de criterio basado a su vez en los 'motivos' o 'efectos'".[3067] Según las Comunidades Europeas, los negociadores de la Ronda Uruguay rechazaron los "intentos de los Estados Unidos ... de prohibir las subvenciones que tuviesen *efectos* en las exportaciones" en la Parte II del Acuerdo SMC, y en vez de ello convinieron en regular los efectos desfavorables de las subvenciones en los intereses de los Miembros, "en particular a través de las exportaciones", en la Parte III del Acuerdo SMC.[3068] Además, las Comunidades Europeas sostienen que una interpretación de ese tipo "haría más probables las constataciones de prohibición en el caso de mercados globales o de economías pequeñas o dependientes de las exportaciones, porque la exportación tendría una posición más destacada en el conjunto de las posibles consideraciones".[3069]

7.644 Estamos en desacuerdo. A nuestro juicio, las Comunidades Europeas confunden la cuestión de lo que significa la supeditación con la cuestión de a qué está supeditada la subvención. Al llegar a la conclusión de que la referencia a "las exportaciones o los beneficios de exportación previstos" en la nota 4 significa considerar que habrá exportaciones antes de que éstas tengan lugar efectivamente, o prever que podrán producirse exportaciones en el futuro, no estamos diciendo que la *supeditación* requerida entre la concesión de una subvención y las exportaciones o los beneficios de exportación previstos pueda demostrarse simplemente mostrando que la autoridad otorgante previó los resultados de exportación. En vez de ello, lo que decimos es que la supeditación requerida puede demostrarse cuando la subvención se concedió *porque* la autoridad otorgante previó los resultados de exportación. Como señaló el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, el sentido de exportación prevista "*no* convierte el criterio de la supeditación *de facto* en un criterio aplicado simplemente para evaluar

---

aceptó que cada uno de los pagos establecidos de conformidad con el contrato constituía una subvención, y el Grupo Especial constató que cada subvención se había otorgado supeditada *de facto* a los resultados de exportación previstos. Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafos 9.45 y 9.71. Al llegar a esta conclusión, el Grupo Especial señaló que estaba "claro que la continuación de las exportaciones, es decir, las exportaciones previstas, era una importante condición para que se prestase{n}" las subvenciones. Además, señaló que "{c}uando se concertó el contrato, el Gobierno australiano sabía que existía {la necesidad de Howe de continuar y probablemente aumentar las exportaciones} y, por consiguiente, previó que Howe continuaría y posiblemente aumentaría sus exportaciones. A nuestro juicio, estos hechos convierten efectivamente los objetivos consistentes en resultados en materia de ventas en objetivos consistentes en resultados en materia de exportación. Así pues, consideramos que los resultados previstos en la esfera de la exportación de Howe eran una de las condiciones para que se otorgasen las subvenciones".

Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafos 9.66 y 9.67.

[3066] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 245; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 127.

[3067] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 129.

[3068] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 245.

[3069] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 129.

ICC suprimida donde se indica [***]

las expectativas de exportación que tenga la autoridad otorgante".[3070] Para nosotros está claro, como lo estuvo para el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, que establecer si la autoridad otorgante prevé resultados de exportación o si hay una relación de "condicionalidad" o "dependencia" entre la concesión de una subvención y tal previsión implica dos exámenes separados. No entendemos que los Estados Unidos aduzcan otra cosa. De hecho, los Estados Unidos han declarado expresamente que "no aducen que las expectativas de exportación o de ingresos de exportación concebidas por los gobiernos hicieran por sí mismas que la concesión de la {AEP/FEM} estuviera supeditada a los resultados de exportación".[3071]

7.645 Por último, otro aspecto del argumento jurídico de las Comunidades Europeas que no consideramos convincente es la opinión de que la *subvención* otorgada a través de los contratos de AEP/FEM impugnados es la diferencia entre el tipo de interés cobrado en virtud de cada contrato y el tipo de interés que habría exigido un prestamista del mercado que hubiese ofrecido financiación en condiciones iguales o similares.[3072] Las Comunidades Europeas se basan en este argumento para alegar que los Estados Unidos no pueden "demostrar que la consecuencia de las exportaciones previstas" es la concesión de una "subvención" (y no la propia medida o el principal del préstamo).[3073] Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no pueden demostrarlo porque la consecuencia de todo resultado de exportación previsto es el *reembolso* de las contribuciones financieras, lo cual no constituye la concesión de una subvención, sino que es una "subvención negativa".[3074]

7.646 Recordamos que el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC define "subvención" como una contribución financiera que otorgue un beneficio.[3075] Por consiguiente, una "subvención" la constituyen *tanto* una contribución financiera *como* un beneficio. En la primera sección de nuestro informe, concluimos que los Estados Unidos han demostrado que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas constituye una subvención en el sentido del párrafo 1 del artículo 1.[3076] En otras palabras, ya hemos constatado que al concluir los acuerdos de AEP/FEM con Airbus, los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas concedieron a Airbus una subvención. Por consiguiente, a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 3, la "concesión de una subvención" se refiere a la concesión de AEP/FEM por los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas. No hace referencia al momento en el que, de conformidad con los contratos de AEP/FEM, Airbus está obligado a reembolsar los préstamos.

7.647 Por consiguiente, en la medida en que está basada en una concepción de la supeditación y de los resultados de exportación previstos, y en una noción de lo que significa conceder una subvención (en el contexto de un préstamo) que no están contempladas en el texto del párrafo 1 a) del artículo 3 ni de la nota 4, no se puede sostener la interpretación de las Comunidades Europeas del criterio jurídico para determinar si una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación previstos.

7.648 Interpretado correctamente, el criterio jurídico enunciado en la nota 4 indica que podrá constatarse que una subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación *previstos*, y por tanto está prohibida de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3, cuando haya pruebas que demuestren la existencia de tres elementos distintos: i) la concesión de una subvención; ii) que está vinculada a; iii) las exportaciones o los ingresos de exportación previstos. En el centro de este

[3070] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 172. (no se reproduce la nota de pie de página; las cursivas figuran en el original)
[3071] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 135, 211-214.
[3072] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 634.
[3073] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 634.
[3074] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 579; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 589, 594-604.
[3075] *Véanse* los párrafos 7.301 y 7.365.
[3076] *Véanse* los párrafos 7.482-7.490.

ICC suprimida donde se indica [***]

criterio jurídico está el segundo elemento, que refleja la noción de supeditación establecida en el párrafo 1 a) del artículo 3.[3077] El sentido de "supeditadas" en el párrafo 1 a) del artículo 3 es "condicionadas a" o "dependientes para su existencia de algo".[3078] Por consiguiente, para poder ser considerada como subvención a la exportación prohibida, la concesión de la subvención debe estar *condicionada* a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos o ser *dependiente* de ellos; o, como hemos expuesto *supra*, es preciso que la subvención se conceda *porque* se dan los resultados de exportación reales o previstos. El párrafo 1 a) del artículo 3 estipula también que esa supeditación a la exportación puede ser una condición única reguladora del otorgamiento de una subvención prohibida, o una condición "entre otras varias condiciones".[3079] Sin embargo, está claro que la mera previsión de resultados de exportación por parte de la autoridad otorgante -es decir, la expectativa o consideración de que en el futuro se darán exportaciones o ingresos de exportación- no es suficiente para demostrar que se haya concedido una subvención *supeditada* a los resultados de exportación previstos. Análogamente, el texto de la última frase de la nota 4 indica que el mero hecho de que una empresa exporte no puede, por sí solo, utilizarse para establecer la supeditación requerida. Sin embargo, el hecho de que una empresa esté orientada a las exportaciones "puede tenerse en cuenta como *un* hecho pertinente, siempre que sea uno de varios hechos considerados y no el único hecho en que se apoye una constatación" de supeditación a las exportaciones.[3080] Por último, observamos que a los efectos de establecer un argumento de supeditación *de facto*, cada uno de los tres elementos identificados *supra* debe, por separado, "*inferirse* de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean, ninguno de los cuales será probablemente decisivo por sí solo en ningún caso determinado".[3081]

7.649 Teniendo en cuenta este criterio jurídico, pasamos a continuación a examinar las afirmaciones fácticas de los Estados Unidos respecto de cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados medida por medida.

"Concesión de una subvención"

7.650 Ya hemos constatado que al concluir cada uno de los acuerdos de AEP/FEM impugnados con Airbus, los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas concedieron a Airbus una subvención. Por consiguiente, los Estados Unidos han establecido el primero de los tres elementos que deben demostrar para plantear sus argumentos de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3. Para que su alegación prospere, los Estados Unidos deben también demostrar que la concesión de AEP/FEM por cada uno de los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas pertinentes (es decir, la "concesión de una subvención") estaba supeditada *de facto* a las exportaciones o los ingresos de exportación previstos.

[3077] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 171.
[3078] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 166.
[3079] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*"), WT/DS108/AB/RW, adoptado el 29 de enero de 2002, párrafo 111.
[3080] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Canadá - Aeronaves (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*"), WT/DS70/AB/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, párrafos 48, 51.
[3081] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.

ICC suprimida donde se indica [***]

La cuestión de si los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "previeron las exportaciones o los ingresos de exportación"

A380

7.651 Los Estados Unidos aducen que las pruebas que rodean a la decisión de los gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas de otorgar AEP/FEM para el A380 demuestran no sólo que los gobiernos previeron o esperaron que el proyecto generara exportaciones o ingresos de exportación, sino también que sabían que Airbus estaba desarrollando el A380 principalmente para el mercado de exportación, y que las ventas de exportación serían cruciales para el éxito del proyecto.[3082] A continuación se exponen las pruebas en las que se basan los Estados Unidos para respaldar sus afirmaciones[3083], así como las respuestas que les dan las Comunidades Europeas [3084]:

- Los Estados Unidos aducen que en 1999 y 2000, en el momento en el que afirman que los Gobiernos participantes en el Airbus estaban debatiendo la AEP/FEM para el A380 con Airbus, Airbus declaraba públicamente en su *Global Market Forecast* ("GMF") que estaba desarrollando el A380 principalmente para el mercado de exportación, por ejemplo, afirmando que la región de Asia y el Pacífico representaría el 55 por ciento (1999) y el 57 por ciento (2000) de los pedidos, mientras "Europa" representaría el 23 por ciento (1999) y el 20 por ciento (2000).[3085] Los Estados Unidos consideran que esencialmente el mismo mensaje se comunicó en la edición correspondiente al tercer trimestre de 1999 del documento informativo del Airbus A3XX, en el que se señalaba que "{e}l mercado de grandes aeronaves de transporte de pasajeros se concentrará tanto geográficamente, ya que se espera que más de la mitad de las entregas se destinen a líneas aéreas con sede en la región de Asia y el Pacífico, como en términos de clientes, ya que 20 líneas aéreas concentrarán más del 75 por ciento de las aeronaves".[3086] Además, los Estados Unidos sostienen que Airbus reiteró las afirmaciones realizadas en la GMF de 1999 en **[***]**, señalando, en particular, que **[***]**.[3087] Por último, los Estados Unidos identifican "otra información pertinente" en la "evaluación crítica del proyecto" realizadas por el Gobierno francés.[3088] Las Comunidades Europeas aducen que la GMF es "simplemente una previsión analítica del mercado mundial elaborada regularmente dentro de las actividades comerciales habituales de la empresa, y por razones que no guardan ninguna relación con la cuestión que nos ocupa". Además, las Comunidades Europeas indican que la GMF se refiere a "Europa" (un mercado más amplio que el de las "Comunidades Europeas"). Según las Comunidades Europeas, es imposible

[3082] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 345.

[3083] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 345-351; Estados Unidos, apéndice ICSS a Estados Unidos, Primera comunicación escrita (en lo sucesivo "Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS"), párrafos 29-32, 34-36; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 137-140; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 10 y 144 del Grupo Especial.

[3084] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 615-629; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 298-299, 308-313; Comunidades Europeas, apéndice ICSS a CE, Segunda comunicación escrita ("CE, Segunda comunicación escrita, apéndice ICSS"), párrafos 35-44.

[3085] Estados Unidos - Prueba documental 356 y Estados Unidos - Prueba documental 358.

[3086] Estados Unidos - Prueba documental 359.

[3087] Estados Unidos - Prueba documental 357 (ICC). Los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas no proporcionaron copias de la solicitud de la AEP/FEM para el A380 presentada por las demás empresas Airbus. Observamos, no obstante, que las preguntas formuladas por el Facilitador durante el proceso del Anexo V no solicitaban específicamente a las Comunidades Europeas que proporcionaran copias de las solicitudes de AEP/FEM para el A380.

[3088] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 34 y 36.

ICC suprimida donde se indica [***]

inferir de la GMF que las condiciones de ninguno de los contratos de AEP/FEM para el A380 varíen en función de la región geográfica. Las Comunidades Europeas explican que cabe hacer las mismas observaciones en relación con la utilización por los Estados Unidos de la edición del tercer trimestre de 1999 del documento informativo del Airbus A3XX. Por último, las Comunidades Europeas señalan que la GMF de 2000 es posterior a la conclusión del contrato de AEP/FEM para el A380 del Reino Unido.[3089]

- Los Estados Unidos aducen que las disposiciones de reembolso de los cuatro contratos de AEP/FEM prevén un nivel de ventas de A380 que excedía sustancialmente las 247 ventas que Airbus predijo en la GMF de 2000 para las aeronaves con más de 400 asientos en Europa entre 2000 y 2019. Así, los Estados Unidos señalan que un anexo al contrato alemán del A380 hace referencia a la previsión de **[***]** entregas de A380 en 20 años[3090]; y que el contrato del A380 español hace referencia a la expectativa de que habrá entregas de **[***]** versiones de transporte de pasajeros del A380, y **[***]** versiones de transporte de carga.[3091] Los Estados Unidos identifican asimismo **[***]** en las "evaluaciones de proyectos" del A380 de Francia y el Reino Unido, así como los estudios de viabilidad de Airbus para el A380.[3092] Además, los Estados Unidos señalan asimismo que los contratos de AEP/FEM de Francia, Alemania, España y el Reino Unido exigían a Airbus que realizase el reembolso completo repartido en **[***]**, **[***]**, **[***]** y **[***]**[3093] ventas de A380, respectivamente.[3094] Las Comunidades Europeas aducen que las disposiciones sobre el reembolso son neutrales en origen, y que la empresa puede realizar el reembolso utilizando los beneficios procedentes de cualquier venta, independientemente de su destino, o de otras fuentes, e incluso antes de realizar las entregas. Además, las Comunidades Europeas aducen que los contratos de AEP/FEM no contienen ninguna prescripción sobre ningún tipo de resultados de venta en absoluto.[3095] En respuesta a la utilización por los Estados Unidos de las "evaluaciones críticas de proyectos", las Comunidades Europeas señalan que la existencia de un juicio de cada Gobierno sobre las perspectivas de mercado de una inversión concreta es exactamente el tipo de disciplina de mercado que se pretende fomentar mediante el Acuerdo SMC.[3096]

- Según los Estados Unidos, los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "han hecho referencias específicas al carácter global del proyecto del A380 y las ventas de exportación de Airbus" en varios documentos.[3097]

[3089] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 617-619.

[3090] Estados Unidos - Prueba documental 357 (ICC).

[3091] Contrato de la AEP/FEM para el A380 de España, Séptimo, Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC).

[3092] Evaluación del proyecto del A380 por Francia, DS316-CE-HSBI-00011434, 9 y 10; evaluación del proyecto del A380 por el Reino Unido, DS316-CE-HSBI-0001211, 35 y 36, examinados en Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 29-32. Estudio de viabilidad del Airbus A380, DS316-CE-HSBI-0001261.

[3093] De hecho, el Gobierno del Reino Unido procuró que el reembolso de la totalidad del principal prestado, más los intereses, en virtud del contrato de AEP/FEM para el A380 se repartiese en **[***]** ventas. Se exigió un pago adicional **[***]** para las ventas entre **[***]** y **[***]**, con una cantidad de **[***]** pagadera en el caso de las ventas que exedieran de **[***]**. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 432-439.

[3094] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

[3095] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 616, 620 y 621.

[3096] CE, Segunda comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafo 36.

[3097] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 348.

ICC suprimida donde se indica [***]

En particular, los Estados Unidos hacen referencia a: i) el texto del contrato español que revela **[*****]**[3098]; ii) un comunicado de prensa del DTI en el que se dice que "{e}n 25 años, Airbus ha crecido hasta representar el 55 por ciento del mercado de producción de aeronaves civiles y aporta 1.000 millones de libras a la balanza comercial del Reino Unido"[3099]; y iii) la declaración formulada por el Primer Ministro Blair en la ceremonia en la que se presentó al público el primer A380: "{l}os beneficios de exportación ascenderán a miles de millones de libras".[3100] Las Comunidades Europeas aducen que las fuentes periodísticas citadas por los Estados Unidos son poco fiables (las Comunidades Europeas no admiten la exactitud de ninguna de las declaraciones de prensa en las que se basan los Estados Unidos). Las Comunidades Europeas señalan que los informes citan sólo determinados componentes (alas) destinados a otras partes de las Comunidades Europeas, es decir, no exportados fuera de las Comunidades Europeas, y que las declaraciones del Primer Ministro Blair son posteriores a los contratos. Al igual que sucede con los demás documentos presentados como prueba por los Estados Unidos, las Comunidades Europeas aducen que es imposible inferir de los dos comunicados de prensa que las condiciones de los contratos de AEP/FEM para el A380 varían por referencia a las Comunidades Europeas y el resto del mundo.[3101]

- Los Estados Unidos sostienen que cuando Airbus estaba tratando de obtener AEP/FEM, "destacó los posibles ingresos de exportación e hizo hincapié en la importancia que las ventas de exportación tenían para el éxito del proyecto".[3102] Para respaldar esta afirmación, los Estados Unidos afirman que **[*****]**[3103]; que, al parecer, el Sr. John Leahy, Vicepresidente de Comercialización de Airbus, declaró en febrero de 2000 que "{e}n torno a la mitad de la demanda del A3XX provendrá de Asia. ... estoy seguro de que no lo pondríamos en marcha si no contásemos con el respaldo de aerolíneas asiáticas clave"[3104]; y que en un artículo de la revista *The Economist* de marzo de 2000 se recogió la opinión de Leahy de que Asia representaría en torno a la mitad de las ventas del A380, y se informó de que Leahy esperaba "obtener pedidos de dos empresas de transporte asiáticas, una europea o del Oriente Medio y una americana. ... animado por las respuestas de Singapore Airlines, Cathay Pacific, Malaysia Air Lines y Emirates".[3105] Las Comunidades Europeas aducen que el informe citado es poco fiable (las Comunidades Europeas no admiten la exactitud de ninguna de las declaraciones de prensa utilizadas por los Estados Unidos), y que es imposible inferir de él ninguna diferenciación en lo que se refiere a los contratos de AEP/FEM entre las Comunidades Europeas y el resto del mundo.[3106]

[3098] Contrato de la AEP/FEM para el A380 de España, Sexto, Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC).

[3099] Estados Unidos - Prueba documental 360.

[3100] Estados Unidos - Prueba documental 361.

[3101] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 622 y 623.

[3102] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 349.

[3103] Estados Unidos - Prueba documental 357 (ICC). Al citar dicha Prueba documental, los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas no proporcionaron copias de ninguna otra solicitud de la AEP/FEM para el A380. Observamos, no obstante, que las preguntas formuladas por el Facilitador durante el proceso del Anexo V no solicitaban específicamente a las Comunidades Europeas que proporcionaran copias de las solicitudes de AEP/FEM para el A380.

[3104] Estados Unidos - Prueba documental 362.

[3105] Estados Unidos - Prueba documental 363.

[3106] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 625.

ICC suprimida donde se indica [***]

- Los Estados Unidos sostienen que el A380 es un proyecto orientado a la exportación y que la propia Airbus es una "empresa muy orientada a la exportación", ya que más del 84 por ciento de las ventas totales en el período 1992-2005 se dirigieron a la exportación.[3107] En apoyo de esta afirmación, los Estados Unidos presentan un gráfico, preparado a partir de información obtenida de la base de datos Airclaims CASE, que muestra que entre 1992 y 2005 un promedio del 84 por ciento de las ventas totales de Airbus de aeronaves de todos los tamaños fueron ventas de exportación.[3108] Además, los Estados Unidos remiten a la GMF de Airbus de 2000, que según afirman indicaba que "{l}a mayor parte (el 35 por ciento) de las entregas se dirigirá a líneas aéreas de América del Norte. Las líneas aéreas europeas recibirán el 30 por ciento, y las líneas aéreas de la región de Asia y el Pacífico (incluida la RPC), el 24 por ciento, dejando sólo el 11 por ciento a las líneas aéreas de América Latina, África y el Oriente Medio".[3109] Los Estados Unidos hacen asimismo referencia a un documento de posición elaborado por el Grupo Asesor Externo sobre Aeronáutica, en el que se afirma que el sector aeronáutico europeo "emplea a un grandísimo número de trabajadores y, a través de las exportaciones, contribuye enormemente a la capacidad de Europa de financiar otros cambios y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos".[3110] Las Comunidades Europeas aducen que incluso los Estados Unidos reconocen que la orientación a la exportación es insuficiente para demostrar la supeditación. Además, en lo que se refiere al documento de posición, las Comunidades Europeas señalan que es posterior al contrato del A380 del Reino Unido, y los Estados Unidos no han demostrado de qué manera puede imputarse su contenido a las Comunidades Europeas. Por último, las Comunidades Europeas sostienen que es imposible inferir de los documentos presentados por los Estados Unidos ninguna diferenciación en lo que se refiere a los contratos de AEP/FEM entre las Comunidades Europeas y el resto del mundo.[3111]

7.652 Tras examinar y analizar cuidadosamente las pruebas y los argumentos conexos presentados por las partes, en lo que se refiere a cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas, no nos cabe duda de que cuando Airbus y los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas concluyeron los contratos de AEP/FEM para el A380, los Gobiernos eran plenamente conscientes de que Airbus era una empresa de alcance mundial que actuaba en un mercado mundial, y que el proyecto del A380 implicaría que Airbus vendiese gran parte de su producción, o incluso la mayoría de ella, en los mercados de exportación. Esto se deduce muy claramente de las previsiones del mercado -de carácter público y citadas por los Estados Unidos[3112]-, el documento informativo del Airbus A3XX, el estudio de viabilidad del A380, las "evaluaciones críticas de proyectos" de los Gobiernos francés y británico, la solicitud de AEP/FEM para el A380 presentada por Deutsche Airbus, las expectativas de venta descritas en los contratos alemán y español del A380, el texto del contrato español que revela **[*****]**, y los calendarios de reembolso de los propios contratos, que preveían claramente que el reembolso se repartiese en un número de ventas que excedía las previsiones de mercado de Airbus para "Europa" en un período de tiempo comparable. Los datos de

[3107] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 350.
[3108] Base de datos Airclaims CASE.
[3109] Estados Unidos - Prueba documental 358.
[3110] Estados Unidos - Prueba documental 364.
[3111] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 626-629.
[3112] Aunque las Comunidades Europeas señalan que la GMF de 2000 es posterior a la conclusión del contrato del A380 del Reino Unido, señalamos que los contratos francés, alemán y español del A380 se concluyeron, respectivamente, en 2002, 2002 y 2001. Además, recordamos que los Estados Unidos también utilizan información de previsiones del mercado incluida en la GMF de 1999 que era similar a la incluida en la GMF de 2000, y que el primero de dichos documentos se publicó antes de que el Reino Unido concluyese el contrato de la AEP/FEM para el A380 con Airbus.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airclaims que muestran que la gran mayoría de las ventas de Airbus entre 1992 y 2005 se hicieron en los mercados de exportación también respaldan nuestra conclusión.

7.653 Uno de los principales argumentos formulados por las Comunidades Europeas para responder a las pruebas presentadas por los Estados Unidos es que los contratos de AEP/FEM para el A380 impugnados no obligaban a Airbus a realizar ninguna venta de exportación, ni ninguna venta en absoluto. Además, las Comunidades Europeas han aducido en repetidas ocasiones que es imposible inferir de las pruebas que las condiciones de las medidas de AEP/FEM variasen en modo alguno en función de si la venta se destina a las Comunidades Europeas o a otro lugar. No consideramos que esta línea de argumentación sea directamente pertinente para determinar si los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "previeron exportaciones o ingresos de exportación", sino si la subvención concedida de conformidad con dichos contratos estaba *supeditada* a dicha previsión.

7.654 Por consiguiente, incluso aceptando que la GMF de 2000 fue posterior a la conclusión del contrato del A380 del Reino Unido, y suponiendo, a efectos de argumentación, que los comunicados de prensa y los artículos periodísticos en los que se basan los Estados Unidos tienen un valor probatorio relativamente bajo, dado que las Comunidades Europeas no aceptan su exactitud, concluimos sin embargo que las pruebas presentadas por los Estados Unidos establecen claramente que cuando se concluyó cada uno de los contratos de AEP/FEM para el A380, cada uno de los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "previó exportaciones o ingresos de exportación", en el sentido de la nota 4 del Acuerdo SMC, ya que esperaron o consideraron que el desarrollo del A380 generaría exportaciones o ingresos de exportación.

A340-500/600

7.655 Al igual que con el A380, los Estados Unidos aducen que las pruebas que rodean a la decisión de los Gobiernos francés y español de proporcionar AEP/FEM para el A340-500/600 demuestran que los Gobiernos previeron o esperaron que el proyecto generara exportaciones o ingresos de exportación.[3113] A continuación se exponen las pruebas en las que se basan los Estados Unidos para respaldar sus afirmaciones[3114], así como las respuestas que les dan las Comunidades Europeas[3115]:

- Los Estados Unidos afirman que el contrato de AEP/FEM para el A340-500/600 de España **[***]**.[3116] Análogamente, los Estados Unidos aducen que la "evaluación crítica del proyecto" hecha por el Gobierno francés incluía otra información pertinente, por ejemplo, con respecto a las proyecciones de ventas y las listas de clientes.[3117]

- Según los Estados Unidos, en 1997-1998, Airbus predecía que una mayoría sustancial de sus ventas de aeronaves de todo tipo en los 20 años siguientes se destinaría a la exportación. Para respaldar esta afirmación, los Estados Unidos remiten a la GMF

[3113] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 363.

[3114] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 363-371; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 46 y 48; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 137-140; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 10 y 144 del Grupo Especial.

[3115] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 674-677; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 314-316, 318-320.

[3116] Contrato de AEP/FEM para el A340-500/600 de España, 2, Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC).

[3117] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 365, donde se hace referencia a la Prueba documental DS316-CE-HSBI-0001143; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafo 46.

ICC suprimida donde se indica [***]

de 1997 y 1998, en las que, respectivamente, se predecía que las líneas aéreas europeas representarían entre el 25 y el 29 por ciento de todos sus pedidos en el período de 1997 a 2016, y entre el 25 y el 28 por ciento de todos sus pedidos durante el período de 1997 a 2017.[3118]

- Los Estados Unidos señalan que en la fecha en que se firmaron los contratos de AEP/FEM para el A340-500/600, casi la mitad de los pedidos en firme que había recibido ya Airbus eran ventas de exportación: Virgin Atlantic, Lufthansa y Swissair habían pedido un total de 29 A340-500/600; y Air Canada, Emirates, ILFC (con base en los Estados Unidos) y Egyptair habían pedido en total 23 aeronaves.[3119] Los Estados Unidos indican otra información pertinente en la "evaluación crítica del proyecto" hecha por el Gobierno francés.[3120]

- Los Estados Unidos también hacen referencia a una decisión de las Comunidades Europeas sobre ayudas públicas relativa a la AEP/FEM del Gobierno francés para el A340-500/600, aduciendo que esta decisión recoge la expectativa del Gobierno francés de que el desarrollo de la aeronave permitiría a Airbus competir por las ventas en todo el mundo. En particular, los Estados Unidos citan el siguiente pasaje de dicha decisión: "{a} nivel mundial, el programa del A340-500/600 sólo tendrá un competidor: Boeing. El A340-500/600 podrá competir con el 747-400 y el 777-300. El A340-500 podrá competir con el Boeing 777-200GW".[3121]

- Por último, los Estados Unidos aducen, una vez más, que Airbus es una empresa orientada a la exportación, y señalan que el cuadro de pedidos obtenido de la base de datos Airclaims muestra que en el período transcurrido entre 1992 y 1997 (es decir, el período anterior a las decisiones francesa y española de proporcionar AEP/FEM para el A340-500/600), el 86 por ciento de todas las ventas de aeronaves de Airbus fueron ventas de exportación.[3122]

- Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han aportado pruebas que demuestren que el número de entregas de A340-500/600 necesario para reembolsar completamente el principal y los intereses supere las proyecciones de demanda de la aeronave en las Comunidades Europeas. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han presentado pruebas de ningún tipo sobre la demanda potencial en las Comunidades Europeas para esta aeronave. Las Comunidades Europeas sostienen que, sólo por esta razón, deben rechazarse las alegaciones de los Estados Unidos en relación con el A340-500/600.[3123]

7.656 Tras examinar y analizar cuidadosamente las pruebas y los argumentos conexos presentados por las partes, en lo que se refiere a las dos medidas de AEP/FEM impugnadas, no nos cabe duda de que cuando Airbus y los Gobiernos francés y español concluyeron los contratos de AEP/FEM para el A340-500/600, los Gobiernos eran plenamente conscientes de que Airbus era una empresa de

[3118] Estados Unidos - Prueba documental 366 y Estados Unidos - Prueba documental 367.
[3119] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 367 donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 368, que contiene datos obtenidos de la base de datos Airclaims.
[3120] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafo 48.
[3121] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 368 donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 3.
[3122] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 369, donde se hace referencia a información obtenida de la base de datos Airclaims CASE.
[3123] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 675.

ICC suprimida donde se indica [***]

alcance mundial que actuaba en un mercado mundial, y que el proyecto del A340-500/600 implicaría que Airbus vendiese gran parte de su producción, o incluso la mayoría de ella, en los mercados de exportación. Esto se deduce muy claramente del contrato de AEP/FEM español, que, como han señalado los Estados Unidos, **[*****]**; y de la información de la "evaluación crítica del proyecto" del Gobierno francés a la que hacen referencia y que analizan los Estados Unidos en el apéndice ICSS de su Primera comunicación escrita. Las previsiones de mercado para "Europa" (en comparación con otras regiones) recogidas en la GMF de 1997 y 1998, así como los datos de la base de datos Airclaims que muestran que la gran mayoría de las ventas de Airbus entre 1992 y 1997 se hicieron en los mercados de exportación, también respaldan nuestra conclusión.

7.657 Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han establecido que hubiese "exportaciones o ingresos de exportación previstos" porque no han presentado datos que demuestren que el número de entregas necesario para reembolsar completamente el principal y los intereses correspondientes a los préstamos de AEP/FEM supere las proyecciones de demanda del A340-500/600 en las Comunidades Europeas. Aunque los Estados Unidos no han presentado específicamente esa información, en nuestra opinión las pruebas analizadas en el párrafo precedente demuestran claramente que, cuando se concluyó cada uno de los contratos de AEP/FEM para el A340-500/600, cada uno de los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas "previó exportaciones o ingresos de exportación", en el sentido de la nota 4 del Acuerdo SMC, ya que esperaron o consideraron que el desarrollo del A340-500/600 generaría exportaciones o ingresos de exportación.

A330-200

7.658 Una vez más, los Estados Unidos aducen que las pruebas que rodean a la decisión del Gobierno francés de proporcionar AEP/FEM para el A330-200 demuestran que previó o esperó que el proyecto generara exportaciones o ingresos de exportación.[3124] A continuación se exponen las pruebas en las que se basan los Estados Unidos para respaldar sus afirmaciones[3125], así como las respuestas que les dan las Comunidades Europeas[3126]:

- Los Estados Unidos remiten a determinada información incluida en la "evaluación crítica del proyecto" del Gobierno francés para el A330-200, que, según aducen, muestra que el Gobierno francés esperaba que la AEP/FEM para el A330-200 generara exportaciones o ingresos de exportación sustanciales.[3127]

- Además, los Estados Unidos señalan que en 1995 y 1996, Airbus ya preveía que una mayoría sustancial de sus ventas de aeronaves de todo tipo en los 20 años siguientes se dirigirían a la exportación. En este sentido, los Estados Unidos hacen referencia a la GMF de 1995, en la que se preveía que las líneas aéreas europeas representarían sólo el 28 por ciento de todos sus pedidos en el período 1995-2014.[3128]

[3124] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 382.
[3125] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 378-382; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 55 y 56; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 137-140; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 10 y 144 del Grupo Especial.
[3126] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 678 y 679; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 322-324.
[3127] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 379; y Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 55 y 56.
[3128] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 380, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 369.

ICC suprimida donde se indica [***]

- Además, los Estados Unidos afirman que en la fecha en la que el Gobierno francés firmó el contrato de AEP/FEM para el A330-200, el 100 por ciento de los pedidos en firme que ya había recibido Airbus para el A330-200 eran ventas de exportación.[3129]

- Como prueba que, según ellos, muestra que Airbus es una empresa orientada a la exportación, los Estados Unidos incluyen asimismo la prueba que presentaron en el contexto de su alegación contra el A380, a saber, que más del 84 por ciento de todas las ventas de Airbus entre 1992 y 2005 fueron ventas de exportación.[3130]

- Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han aportado pruebas que demuestren que el número de entregas de A330-200 necesario para reembolsar completamente el principal y los intereses supere las proyecciones de demanda de la aeronave en las Comunidades Europeas. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han presentado pruebas de ningún tipo sobre la demanda potencial en las Comunidades Europeas para esta aeronave. Las Comunidades Europeas sostienen que, sólo por esta razón, deben rechazarse las alegaciones de los Estados Unidos en relación con A330-200.[3131]

7.659 Nuestra conclusión sobre las pruebas presentadas para respaldar la afirmación de que el Gobierno francés "previó exportaciones o ingresos de exportación" cuando concluyó el contrato de AEP/FEM para el A330-200 con Airbus es la misma que la que extraemos sobre los contratos de AEP/FEM para el A380 y el A340-500/600. Tras examinar y analizar cuidadosamente las pruebas y los argumentos presentados por las partes, no nos cabe duda de que cuando Airbus y el Gobierno de Francia concluyeron los contratos de AEP/FEM para el A330-200, el Gobierno francés era plenamente consciente de que Airbus era una empresa de alcance mundial que actuaba en un mercado mundial, y que el proyecto del A330-200 implicaría que Airbus vendiese gran parte de su producción, o incluso la mayoría de ella, en los mercados de exportación. Esto se deduce muy claramente de la información de la "evaluación crítica del proyecto" del Gobierno francés subrayada por los Estados Unidos en el apéndice ICSS de su Primera comunicación escrita. Las previsiones de mercado para las "líneas aéreas europeas" recogidas en la GMF de 1995, así como los datos de la base de datos Airclaims que muestran que la gran mayoría de las ventas de Airbus entre 1992 y 2005 se hicieron en los mercados de exportación, también respaldan nuestra conclusión.

7.660 Una vez más, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han establecido que hubiese "exportaciones o ingresos de exportación previstos" porque no han presentado datos que demuestren que el número de entregas necesario para reembolsar completamente el principal y los intereses correspondientes a los préstamos de AEP/FEM supere las proyecciones de demanda en las Comunidades Europeas para el A330-200. Aunque los Estados Unidos no han presentado específicamente esa información, en nuestra opinión las pruebas analizadas en el párrafo precedente demuestran claramente que cuando se concluyó el contrato de AEP/FEM para el A330-200, el Gobierno francés "previó exportaciones o ingresos de exportación", en el sentido de la nota 4 del Acuerdo SMC, ya que esperó o consideró que el desarrollo del A330-200 generaría exportaciones o ingresos de exportación.

[3129] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 381, donde se cita información de la base de datos Airclaims que figura en Estados Unidos - Prueba documental 368.

[3130] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 378, que incorpora mediante referencia los argumentos y pruebas presentados en la sección IV.B.2.c de su Primera comunicación escrita.

[3131] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 679.

ICC suprimida donde se indica [***]

La cuestión de si la concesión de AEP/FEM estaba "vinculada a" exportaciones o ingresos de exportación previstos

7.661 Los Estados Unidos sostienen que varias disposiciones de los contratos de AEP/FEM impugnados, si se examinan a la luz de otra información pertinente, demuestran que la concesión de cada medida de subvención estuvo *de facto* "vinculada a" exportaciones o ingresos de exportación previstos, en el sentido de la nota 4 del Acuerdo SMC. El principal argumento expuesto por los Estados Unidos para respaldar esta afirmación se centra en un supuesto intercambio de compromisos entre Airbus y los Estados miembros de las Comunidades Europeas que necesariamente implica que Airbus tenga que realizar exportaciones "sustanciales". En particular, los Estados Unidos afirman que cada vez que Airbus firmó contratos con los Estados miembros de las Comunidades Europeas de conformidad con las medidas de AEP/FEM impugnadas, ambas partes intercambiaron compromisos en materia de resultados, con arreglo a los cuales los Estados miembros de las Comunidades Europeas convenían en otorgar a Airbus financiación para el desarrollo de acuerdo con un calendario establecido, y a cambio Airbus convenía en realizar los reembolsos con los ingresos generados por un número especificado de ventas de LCA que sólo podía lograrse mediante la exportación. Los Estados Unidos aducen que hay otros elementos que corroboran esta supuesta "vinculación" entre las medidas de subvención y las exportaciones o los ingresos de exportación previstos por los Estados miembros de las Comunidades Europeas, a saber: el texto del preámbulo de varios de los contratos de AEP/FEM; diversas disposiciones de los contratos de AEP/FEM en las que se enuncian las obligaciones de reembolso, declaraciones y garantías de Airbus, y las obligaciones de Airbus de presentar información; disposiciones relativas a la terminación del contrato y a los ajustes; el compromiso contractual de Airbus de completar los proyectos de desarrollo; diversas declaraciones realizadas al parecer por funcionarios gubernamentales; e información incluida en las "evaluaciones críticas de proyectos" de los Gobiernos francés y británico respecto de varios modelos de aeronave.[3132] Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos distorsionan groseramente los términos de los contratos de AEP/FEM y recurren a un sinfín de disposiciones irrelevantes que no tienen ninguna relación concebible con los resultados de exportación, y mucho menos establecen una relación "necesaria" entre la supuesta subvención y la exportación. Como máximo, según las Comunidades Europeas, esas disposiciones confirman la preocupación de los Estados miembros de asegurarse de la viabilidad técnica y comercial del programa que están financiando.[3133] A continuación se exponen las pruebas identificadas por los Estados Unidos, así como las respuestas específicas que les dan las Comunidades Europeas[3134]:

AEP/FEM de Francia para el A380

- Los Estados Unidos señalan que los párrafos 2 y 3 del artículo 6 del contrato de AEP/FEM para el A380 de Francia obligan a Airbus a reembolsar el principal del préstamo mediante gravámenes por aeronave sobre las **[*******]** ventas. Los Estados Unidos observan que si las

[3132] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 352-360 (A380), 372-375 (A340-500/600) y 383-386 (A330-200); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 39-42, 50-53, 57-60; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 65-75; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 141-143, 161-192 (A380), 193-203 (A340-500/600) y 204-209 (A330-200); Estados Unidos, Segunda declaración oral-apéndice ICSS, párrafos 2-7; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 10, 144, 145 y 217 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial.

[3133] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 163.

[3134] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 636-673, 676 y 677, y 680 y 681; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 296-325; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 158-168; CE, Segunda comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 35-44; CE, respuestas a las preguntas 79 y 217 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 144, 145 y 217 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

ventas son menores de lo esperado, el Gobierno francés no tiene otro recurso para obtener el reembolso. Según los Estados Unidos, estas disposiciones de reembolso muestran que el Gobierno francés condicionó la concesión de AEP/FEM al reembolso repartido en **[***]** ventas, un nivel de ventas que no podía lograrse sin exportaciones sustanciales. En particular, según los Estados Unidos, de las pruebas que han presentado que demuestran que, en 2000, Airbus había previsto un volumen total del segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos en "Europa" de 247 aeronaves, se deduce que el Gobierno francés "vinculó" su concesión de AEP/FEM para el A380 a que Airbus realizase al menos **[***]** ventas de exportación. De hecho, los Estados Unidos aducen que las necesidades reales de exportación de Airbus son aun mayores, al señalar que según la *Global Market Forecast* de 2000 de Airbus, el segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos incluye el A340-600 y el Boeing 747 y 777-300. Por consiguiente, cuando el Gobierno francés **[***]** necesariamente **[***]**.[3135] Las Comunidades Europeas afirman que las disposiciones de reembolso no imponen a la empresa ninguna obligación de vender, ni mucho menos exportar, una sola aeronave. Según las Comunidades Europeas, las disposiciones de reembolso son neutrales en origen, y Airbus puede realizar el reembolso utilizando los beneficios de cualquier venta, independientemente de su destino. Airbus mantiene su plena libertad comercial y la elección de exportar en vez de vender en el mercado interno se realiza en función de las demandas del mercado. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones de reembolso no demuestran que las condiciones del contrato de AEP/FEM varíen en absoluto por referencia a las Comunidades Europeas y al resto del mundo.[3136]

- Los Estados Unidos sostienen que otras condiciones incluidas en el contrato de la AEP/FEM para el A380 de Francia corroboran la existencia de la supuesta relación de "supeditación" entre la concesión de la subvención y las exportaciones o los ingresos de exportación previstos. A este respecto, los Estados Unidos señalan lo siguiente:

  a) El párrafo 1 del artículo 6, que según los Estados Unidos **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esta obligación confirma que el contrato representa un compromiso por parte del Gobierno a cambio de un compromiso por parte de Airbus.[3137]

  b) El párrafo 3 del artículo 1, que según los Estados Unidos establece que Airbus se compromete a **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esta disposición demuestra asimismo la "vinculación" entre el compromiso del Gobierno de conceder la AEP/FEM y el compromiso de Airbus de **[***]**.[3138] Las Comunidades Europeas aducen que no puede sorprender que un contrato que rige las condiciones de la financiación para el *desarrollo* incluya una disposición que exija al prestatario que haga todo lo posible por *desarrollar* el objeto en cuestión, pues no es más que un reflejo del interés del acreedor en la viabilidad de su inversión.[3139]

[3135] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 353-357, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 358 y Estados Unidos - Prueba documental 365 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 39-41.

[3136] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614, 616 y 637; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

[3137] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 183.

[3138] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 184.

[3139] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 163.

ICC suprimida donde se indica [***]

c) El párrafo 2 del artículo 8, que según los Estados Unidos obliga a Airbus a **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esto demuestra que el Gobierno francés no se limitó simplemente a conceder AEP/FEM con la esperanza de que generara resultados de exportación, sino que la concedió supeditada a los resultados de Airbus -que debían demostrarse al Gobierno, entre otras cosas, mediante **[***]**-, resultados que necesariamente entrañan exportaciones.[3140] Las Comunidades Europeas responden que cuando los Gobiernos piden a las empresas Airbus que proporcionen informes periódicos sobre los progresos, no están preguntando implícitamente (o "necesariamente") si Airbus ha exportado aeronaves. En vez de ello, pretenden obtener información sobre cómo se están asumiendo los costos de *desarrollo*, si se han cubierto determinadas etapas en el proceso de *desarrollo*, y si el proyecto sigue siendo viable. En este sentido, los Gobiernos están simplemente cumpliendo con la debida diligencia, como cualquier acreedor basado en el mercado.[3141]

d) El párrafo 1 del artículo 9, que según los Estados Unidos establece que en el caso de que Airbus incumpla sus obligaciones contractuales, el Gobierno francés **[***]**. Según los Estados Unidos, esta disposición también corrobora la conexión entre la actuación del Gobierno francés y los resultados de Airbus.[3142] Las Comunidades Europeas aducen que esta disposición no insta a que se termine y se suspenda la financiación de la AEP/FEM si la empresa no *exporta*; únicamente establece que si la empresa no utiliza los fondos recibidos para poner el máximo empeño en desarrollar las aeronaves de acuerdo con lo previsto, el Gobierno dejará de proporcionar AEP/FEM. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que la única supeditación establecida en virtud de esta disposición está entre la posibilidad de seguir recibiendo AEP/FEM y la obligación de la empresa de poner el máximo empeño en desarrollar una aeronave.[3143]

AEP/FEM de Alemania para el A380

- Los Estados Unidos señalan que el artículo 7 del contrato de AEP/FEM para el A380 de Alemania obliga a Airbus a reembolsar el principal del préstamo mediante gravámenes por aeronave sobre las **[***]** ventas. Los Estados Unidos observan que si las ventas son menores de lo esperado, el Gobierno alemán no tiene otro recurso para obtener el reembolso. Según los Estados Unidos, estas disposiciones de reembolso muestran que el Gobierno alemán condicionó la concesión de AEP/FEM al reembolso repartido en **[***]** ventas, un nivel de ventas que no podía lograrse sin exportaciones sustanciales. En particular, según los Estados Unidos, de las pruebas que han presentado que demuestran que, en 2000, Airbus había previsto un volumen total del segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos en "Europa" de 247 aeronaves, se deduce que el Gobierno alemán "vinculó" su concesión de AEP/FEM para el A380 a que Airbus realizase al menos **[***]** ventas de exportación. De hecho, los Estados Unidos aducen que las necesidades reales de exportación de Airbus son aun mayores, al señalar que según la *Global Market Forecast* de 2000 de Airbus, el segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos incluye el A340-600 y el Boeing 747 y 777-300. Por consiguiente, cuando el Gobierno alemán **[***]** necesariamente **[***]**.[3144] Las Comunidades Europeas afirman que las disposiciones de reembolso no imponen a la

[3140] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 185.
[3141] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 164.
[3142] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 186.
[3143] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 168.
[3144] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 353-357, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 358 y Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

empresa ninguna obligación de vender, ni mucho menos exportar, una sola aeronave. Según las Comunidades Europeas, las disposiciones de reembolso son neutrales en origen, y Airbus puede realizar el reembolso utilizando los beneficios de cualquier venta, independientemente de su destino. Airbus mantiene su plena libertad comercial y la elección de exportar en vez de vender en el mercado interno se realiza en función de las demandas del mercado. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones de reembolso no demuestran que las condiciones del contrato de AEP/FEM varíen en absoluto por referencia a las Comunidades Europeas y al resto del mundo.[3145]

- Los Estados Unidos sostienen que otras condiciones incluidas en el contrato de AEP/FEM para el A380 de Alemania corroboran la existencia de la supuesta relación de "supeditación" entre la concesión de la subvención y las exportaciones o los ingresos de exportación previstos. A este respecto, los Estados Unidos señalan lo siguiente:

  a) La cláusula 5 del artículo 1, que según los Estados Unidos identifica una serie de **[*******]**. Además, los Estados Unidos señalan que el preámbulo del contrato revela que el Gobierno alemán estaba en posesión de **[*******]**. Los Estados Unidos afirman que **[*******]** muestra que el Gobierno alemán **[*******]**. En particular, los Estados Unidos hacen referencia a varias páginas en **[*******]** en las que se afirmaba que **[*******]**; y que describen **[*******]**. Los Estados Unidos también se basan en **[*******]**.[3146] Las Comunidades Europeas responden cuestionando la validez de una única declaración realizada por Airbus Deutschland (y no un Estado miembro de las Comunidades Europeas) en una solicitud de varios cientos de páginas como supuesta prueba de supeditación a las exportaciones. Las Comunidades Europeas aducen que declaraciones de ese tipo no revelan nada sobre las condiciones impuestas por el Gobierno a un receptor.[3147]

  b) El artículo 12, que según los Estados Unidos establece que **[*******]**. Los Estados Unidos mantienen que esto también demuestra que el Gobierno alemán utilizó **[*******]**.[3148]

  c) La cláusula 3 b) del artículo 12, que según los Estados Unidos enuncia el derecho del Gobierno a **[*******]**. Según los Estados Unidos, esto también demuestra que se utilizó esa información (por ejemplo, en la visión de conjunto se indicaba que **[*******]**) y por consiguiente una vinculación entre la concesión de la AEP/FEM y los resultados que necesariamente se deriva de esa información.[3149] Las Comunidades Europeas aducen que esta disposición no insta a que se termine y se suspenda la financiación de la AEP/FEM si la empresa no *exporta*; únicamente establece que si la empresa no utiliza los fondos recibidos para poner el máximo empeño en desarrollar las aeronaves de acuerdo con lo previsto, el Gobierno dejará de proporcionar AEP/FEM. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que la única supeditación establecida en virtud de esta disposición está entre la posibilidad de seguir

[3145] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614, 616 y 637; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.
[3146] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 176, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 357 (ICC); Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.
[3147] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 164.
[3148] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 177.
[3149] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 178.

ICC suprimida donde se indica [***]

recibiendo AEP/FEM y la obligación de la empresa de poner el máximo empeño en desarrollar una aeronave.[3150]

d) La cláusula 5 del artículo 2, que según los Estados Unidos describe **[*****]**.[3151]

e) El apéndice 14, al que se hace referencia en la cláusula 3 b) del artículo 12 (disposición de rescisión), titulado **[*****]**.[3152] Las Comunidades Europeas señalan que las disposiciones citadas por los Estados Unidos no propugnan la terminación y anulación de la financiación AEP/FEM si la compañía no exporta.[3153]

AEP/FEM de España para el A380

- Los Estados Unidos señalan que la séptima cláusula del contrato de AEP/FEM para el A380 de España obliga a Airbus a reembolsar el principal del préstamo mediante gravámenes por aeronave sobre **[*****]**. Los Estados Unidos observan que si las ventas son menores de lo esperado, el Gobierno español no tiene otro recurso para obtener el reembolso. Según los Estados Unidos, estas disposiciones de reembolso muestran que el Gobierno español condicionó la concesión de AEP/FEM al reembolso repartido en **[*****]** ventas, un nivel de ventas que no podía lograrse sin exportaciones sustanciales. En particular, según los Estados Unidos, de las pruebas que han presentado que demuestran que, en 2000, Airbus había previsto un volumen total del segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos en "Europa" de 247 aeronaves, se deduce que el Gobierno español "vinculó" su concesión de AEP/FEM para el A380 a que Airbus realizase al menos **[*****]** ventas de exportación. De hecho, los Estados Unidos aducen que las necesidades reales de exportación de Airbus son aun mayores, al señalar que según la *Global Market Forecast* de 2000 de Airbus, el segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos incluye el A340-600 y el Boeing 747 y 777-300. Por consiguiente, cuando el Gobierno español **[*****]** necesariamente **[*****]**.[3154] Las Comunidades Europeas afirman que las disposiciones de reembolso no imponen a la empresa ninguna obligación de vender, ni mucho menos exportar, una sola aeronave. Según las Comunidades Europeas, las disposiciones de reembolso son neutrales en origen, y Airbus puede realizar el reembolso utilizando los beneficios de cualquier venta, independientemente de su destino. Airbus mantiene su plena libertad comercial y la elección de exportar en vez de vender en el mercado interno se realiza en función de las demandas del mercado. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones de reembolso no demuestran que las condiciones del contrato de AEP/FEM varíen en absoluto por referencia a las Comunidades Europeas y al resto del mundo.[3155]

- Los Estados Unidos sostienen que otras condiciones incluidas en el contrato de AEP/FEM para el A380 de España corroboran la existencia de la supuesta relación de "supeditación" entre la concesión de la subvención y las exportaciones o los ingresos de exportación previstos. A este respecto, los Estados Unidos señalan lo siguiente:

[3150] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 168.
[3151] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 179.
[3152] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 180.
[3153] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 168.
[3154] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 353-357, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 358 y Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC).
[3155] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614, 616 y 637; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

a) El séptimo párrafo del preámbulo, que según citan los Estados Unidos declara que **[***]**. Según los Estados Unidos, este reconocimiento en el preámbulo del contrato revela que el Gobierno español **[***]** información al otorgar la AEP/FEM. En su opinión, esta declaración demuestra que las expectativas del Gobierno español **[***]**.[3156]

b) La primera cláusula, que según afirman los Estados Unidos obliga a Airbus a **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esta obligación confirma que el contrato representa un compromiso por parte del Gobierno a cambio de un compromiso por parte de Airbus.[3157]

Contrato del A380 del Reino Unido

- Los Estados Unidos observan que el párrafo 3 de la lista 3 del contrato de AEP/FEM para el A380 del Reino Unido obliga a Airbus a realizar los reembolsos del principal del préstamo mediante gravámenes por aeronave sobre **[***]**.[3158] Los Estados Unidos observan que si las ventas son menores de lo esperado, el Gobierno británico no tiene otro recurso para obtener el reembolso. Según los Estados Unidos, estas disposiciones de reembolso muestran que el Gobierno británico condicionó la concesión de AEP/FEM al reembolso repartido en **[***]** ventas, un nivel de ventas que no podía lograrse sin exportaciones sustanciales. En particular, según los Estados Unidos, de las pruebas que han presentado que demuestran que, en 2000, Airbus había previsto un volumen total del segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos en "Europa" de 247 aeronaves, se deduce que el Gobierno británico "vinculó" su concesión de AEP/FEM para el A380 a que Airbus realizase al menos **[***]**[3159] ventas de exportación. De hecho, los Estados Unidos aducen que las necesidades reales de exportación de Airbus son aun mayores, al señalar que según la *Global Market Forecast* de 2000 de Airbus, el segmento del mercado de aeronaves con más de 400 asientos incluye el A340-600 y el Boeing 747 y 777-300. Por consiguiente, cuando el Gobierno británico **[***]** necesariamente **[***]**.[3160] Las Comunidades Europeas afirman que las disposiciones de reembolso no imponen a la empresa ninguna obligación de vender, ni mucho menos exportar, una sola aeronave. Según las Comunidades Europeas, las disposiciones de reembolso son neutrales en origen, y Airbus puede realizar el reembolso utilizando los beneficios de cualquier venta, independientemente de su destino. Airbus mantiene su plena libertad comercial y la elección de exportar en vez de vender en el mercado interno se realiza en función de las demandas del mercado. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones de reembolso no demuestran que las condiciones del contrato

[3156] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 189 y 190.
[3157] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 191.
[3158] De hecho el Gobierno del Reino Unido procuró que el reembolso de la totalidad del principal prestado, más los intereses, en virtud del contrato de AEP/FEM para el A380 se repartiese en **[***]** ventas. Se exigió un pago adicional **[***]** para las ventas entre **[***]** y **[***]**, con una cantidad **[***]** pagadera en el caso de las ventas que exedieran de **[***]**. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 432-439.
[3159] Observamos que, puesto que el Gobierno del Reino Unido procuró que el reembolso de la totalidad del principal prestado, más los intereses, en virtud del contrato de AEP/FEM para el A380 se repartiese en **[***]** ventas, no podía haber "vinculado" el reembolso pleno de la AEP/FEM a Airbus realizando al menos **[***]** ventas de aeronaves. Siguiendo el razonamiento de los Estados Unidos, el Gobierno del Reino Unido "vinculó" el reembolso pleno de la AEP/FEM a **[***]** ventas del A380.
[3160] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 353-357, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 358 y Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafo 42.

ICC suprimida donde se indica [***]

de AEP/FEM varíen en absoluto por referencia a las Comunidades Europeas y al resto del mundo.[3161]

- Los Estados Unidos sostienen que otras condiciones incluidas en el contrato de la AEP/FEM para el A380 del Reino Unido corroboran la existencia de la supuesta relación de "supeditación" entre la concesión de la subvención y las exportaciones o los ingresos de exportación previstos. A este respecto, los Estados Unidos señalan lo siguiente:

  a) El párrafo 1 del artículo 3, que según los Estados Unidos muestra que BAE Systems (Operations) Ltd. y su empresa matriz (BAE Systems) presentaron determinadas declaraciones y garantías al Gobierno británico, entre ellas la declaración y garantía de que **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esta afirmación carecía de pertinencia si la relación entre la concesión de AEP/FEM y el compromiso de resultados de Airbus (que no puede cumplirse sin exportaciones) no fuese de condicionalidad o dependencia.[3162] En otras palabras, según los Estados Unidos, la disposición muestra que al comprometerse a conceder AEP/FEM, el Gobierno británico utilizó **[***]**.[3163] Los Estados Unidos sostienen que la misma utilización puede observarse también en **[***]**.[3164]

  b) El párrafo 1 del artículo 4, que según los Estados Unidos establece un compromiso por BAE Systems (Operations) Ltd. de **[***]**. Los Estados Unidos señalan que **[***]**. Por consiguiente, según los Estados Unidos, para obtener la AEP/FEM, la empresa tuvo que comprometerse a **[***]**.[3165] Las Comunidades Europeas aducen que no puede sorprender que un contrato que rige las condiciones de la financiación para el *desarrollo* incluya una disposición que exija al prestatario que haga todo lo posible por *desarrollar* el objeto en cuestión, pues no es más que un reflejo del interés del acreedor en la viabilidad de su inversión.[3166]

  c) El artículo 6, que según los Estados Unidos establece que el Gobierno británico podrá **[***]**. Los Estados Unidos mantienen que esto demuestra asimismo que la actuación del Gobierno británico (su concesión de AEP/FEM) está vinculada a los resultados de Airbus, que no pueden lograrse sin exportaciones.[3167] Las Comunidades Europeas aducen que esta disposición no insta a que se termine y se suspenda la financiación de la AEP/FEM si la empresa no *exporta*; únicamente establece que si la empresa no

[3161] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614, 616 y 637; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

[3162] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

[3163] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 169-171. Los Estados Unidos alegan que durante el procedimiento del Anexo V, las Comunidades Europeas se negaron a proporcionar **[***]** de BAE Systems. Sin embargo, señalan que sobre la base de **[***]** de Airbus Deutschland, el Gobierno alemán era muy consciente de las exportaciones previstas, y se basó en ellas al decidir otorgar la AEP/FEM. Habida cuenta de la supuesta negativa de las Comunidades Europeas a proporcionar una copia de **[***]** de BAE Systems, los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que infiera la "conclusión lógica ... de que **[***]**". Como hemos señalado antes, las preguntas formuladas por el Facilitador durante el proceso del Anexo V no solicitaban específicamente a las Comunidades Europeas que proporcionaran copias de las solicitudes de AEP/FEM para el A380.

[3164] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 171; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafo 30, donde se hace referencia a la "evaluación crítica del proyecto" del A380 del Reino Unido, DS316-CE-HSBI-00121, sección 2.3 y páginas 35 y 36.

[3165] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 172.

[3166] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 163.

[3167] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 173.

ICC suprimida donde se indica [***]

utiliza los fondos recibidos para poner el máximo empeño en desarrollar las aeronaves de acuerdo con lo previsto, el Gobierno dejará de proporcionar AEP/FEM. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que la única supeditación establecida en virtud de esta disposición está entre la posibilidad de seguir recibiendo AEP/FEM y la obligación de la empresa de poner el máximo empeño en desarrollar una aeronave.[3168]

d) El párrafo 1 a) del artículo 7, que según los Estados Unidos establece que la empresa debe **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esto demuestra que el Gobierno británico no se limitó simplemente a conceder AEP/FEM con la esperanza de que generara resultados de exportación, sino que la concedió supeditada a los resultados de Airbus -que debían demostrarse al Gobierno, entre otras cosas, mediante **[***]**-, resultados que necesariamente entrañan exportaciones.[3169] Las Comunidades Europeas responden que cuando los Gobiernos piden a las empresas Airbus que proporcionen informes periódicos sobre los progresos, no están preguntando implícitamente (o "necesariamente") si Airbus ha exportado aeronaves. En vez de ello, pretenden obtener información sobre cómo se están asumiendo los costos de *desarrollo*, si se han cubierto determinadas etapas en el proceso de *desarrollo*, y si el proyecto sigue siendo viable. En este sentido, los Gobiernos están simplemente cumpliendo con la debida diligencia, como cualquier acreedor basado en el mercado.[3170]

AEP/FEM de Francia para el A340-500/600

- Los Estados Unidos observan que el párrafo 2 del artículo 6 y el artículo 7 del contrato de AEP/FEM para el A340-500/600 de Francia obligan a Airbus a reembolsar el principal del préstamo mediante gravámenes por aeronave sobre la venta **[***]**. Los Estados Unidos observan que si las ventas son menores de lo esperado, el Gobierno del Reino Unido no tiene otro recurso para obtener el reembolso. Según los Estados Unidos, la evaluación del proyecto realizada por el Gobierno francés deja claro que **[***]**.[3171] Las Comunidades Europeas afirman que las disposiciones de reembolso no imponen a la empresa ninguna obligación de vender, ni mucho menos exportar, una sola aeronave. Según las Comunidades Europeas, las disposiciones de reembolso son neutrales en origen, y Airbus puede realizar el reembolso utilizando los beneficios de cualquier venta, independientemente de su destino. Airbus mantiene su plena libertad comercial y la elección de exportar en vez de vender en el mercado interno se realiza en función de las demandas del mercado. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones de reembolso no demuestran que las condiciones del contrato de AEP/FEM varíen en absoluto por referencia a las Comunidades Europeas y al resto del mundo.[3172]

[3168] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 168.
[3169] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 174.
[3170] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 164.
[3171] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 373, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 36 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 50-53, donde se hace referencia a la Prueba documental DS316-CE-HSBI-0001143; Estados Unidos, Segunda declaración oral confidencial, apéndice ICSS, párrafos 2-7.
[3172] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614, 616 y 637; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

- Los Estados Unidos sostienen que otras condiciones del contrato de AEP/FEM para el A340-500/600 de Francia corroboran la existencia de la supuesta "vinculación". A este respecto, los Estados Unidos indican lo siguiente:

  a) El artículo 7, que según los Estados Unidos obliga a Airbus a **[*******]**. Según los Estados Unidos, esta obligación confirma que el contrato representa un compromiso por parte del Gobierno a cambio de un compromiso por parte de Airbus.[3173]

  b) El artículo 9, que según los Estados Unidos obliga a Airbus a **[*******]**. Los Estados Unidos sostienen que esto demuestra que el Gobierno francés no se limitó simplemente a conceder AEP/FEM con la esperanza de que generara resultados de exportación, sino que la concedió supeditada a los resultados de Airbus -que debían demostrarse al Gobierno, entre otras cosas, mediante **[*******]**-, resultados que necesariamente entrañaban exportaciones.[3174] Las Comunidades Europeas responden que cuando los Gobiernos piden a las empresas Airbus que proporcionen informes periódicos sobre los progresos, no están preguntando implícitamente (o "necesariamente") si Airbus ha exportado aeronaves. En vez de ello, pretenden obtener información sobre cómo se están asumiendo los costos de *desarrollo*, si se han cubierto determinadas etapas en el proceso de *desarrollo*, y si el proyecto sigue siendo viable. En este sentido, los Gobiernos están simplemente cumpliendo con la debida diligencia, como cualquier acreedor basado en el mercado.[3175]

  c) El Anexo 5 del Protocolo, que según los Estados Unidos obliga a Airbus a **[*******]**. Los Estados Unidos aducen que esta prescripción refuerza la vinculación contractual entre la concesión de la AEP/FEM y los resultados de exportación de Airbus.[3176] Las Comunidades Europeas aducen que esas disposiciones permiten al Gobierno comprobar, incluso poniéndose en contacto con el comprador si es necesario, que la empresa está efectivamente realizando los pagos requeridos por cada entrega. Las Comunidades Europeas subrayan que las disposiciones no obligan a la empresa a reembolsar un porcentaje mayor de la AEP/FEM, ni a reembolsar un tipo de interés más elevado, si el comprador está en el mercado interno en vez de en el mercado de exportación. Por consiguiente, las Comunidades Europeas consideran que las declaraciones periódicas relativas a las entregas no implican supeditación a las exportaciones.[3177]

  d) El artículo 10, que según los Estados Unidos obliga a que en el caso de que Airbus incumpla sus obligaciones, el Gobierno francés **[*******]**, lo cual corrobora la conexión entre la actuación del Gobierno y los resultados de Airbus.[3178] Las Comunidades Europeas aducen que esta disposición no insta a que se termine y se suspenda la financiación de la AEP/FEM si la empresa no *exporta*; únicamente establece que si la empresa no utiliza los fondos recibidos para poner el máximo empeño en desarrollar las aeronaves de acuerdo con lo previsto, el Gobierno dejará de proporcionar AEP/FEM. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que la única supeditación establecida en virtud de esta disposición está entre la posibilidad de

[3173] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 194.
[3174] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 195.
[3175] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 164.
[3176] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 196.
[3177] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 165.
[3178] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 197.

ICC suprimida donde se indica [***]

seguir recibiendo AEP/FEM y la obligación de la empresa de poner el máximo empeño en desarrollar una aeronave.[3179]

AEP/FEM de España para el A340-500/600

- Los Estados Unidos señalan que el octavo párrafo del preámbulo y la quinta cláusula del contrato de AEP/FEM para el A340-500/600 de España obligan a Airbus a reembolsar el principal del préstamo mediante gravámenes por aeronave. Los Estados Unidos recuerdan que todas las cifras del calendario de reembolso del acuerdo de AEP/FEM habían sido suprimidas, de modo que no les fue posible determinar entre cuántas entregas debía repartir Airbus el reembolso de la financiación. Sin embargo, afirman que el contrato prevé **[***]** ventas mundiales de aeronaves a lo largo de un período de 20 años. Habida cuenta de la negativa de las Comunidades Europeas a proporcionar la información efectiva del calendario de reembolso, los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que infiera la conclusión razonable de que Airbus debe reembolsar el préstamo repartido en un número similar de ventas.[3180] Las Comunidades Europeas afirman que las disposiciones de reembolso no imponen a la empresa ninguna obligación de vender, ni mucho menos exportar, una sola aeronave. Según las Comunidades Europeas, las disposiciones de reembolso son neutrales en origen, y Airbus puede realizar el reembolso utilizando los beneficios de cualquier venta, independientemente de su destino. Airbus mantiene su plena libertad comercial y la elección de exportar en vez de vender en el mercado interno se realiza en función de las demandas del mercado. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones de reembolso no demuestran que las condiciones del contrato de AEP/FEM varíen en absoluto por referencia a las Comunidades Europeas y al resto del mundo.[3181]

- Los Estados Unidos sostienen que otras condiciones que figuran en el contrato de AEP/FEM para el A340-500/600 de España corroboran la existencia de la supuesta "vinculación". A este respecto, los Estados Unidos indican lo siguiente:

  a) Los Estados Unidos aducen que, al igual que en el contrato de AEP/FEM de España para el A380, el contrato correspondiente al A340-500/600 contiene determinadas declaraciones en el preámbulo que ponen de manifiesto la información en la que se basó el Gobierno español al decidir proporcionar la AEP/FEM. En particular, los Estados Unidos hacen referencia a la declaración de que **[***]**. Por consiguiente, al formular esta declaración, los Estados Unidos señalan que el Gobierno español declara explícitamente que al conceder la AEP/FEM para el A340-500/600 **[***]**.[3182]

  b) El artículo 1, de conformidad con el cual, según los Estados Unidos, Airbus se compromete a **[***]**. Según los Estados Unidos, esta obligación confirma que el

[3179] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 168.

[3180] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 373, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC). Habida cuenta de la información que falta sobre las condiciones de reembolso, los Estados Unidos solicitaron al Grupo Especial que hiciese uso de la autoridad que le confiere el artículo 13 del ESD y solicitase a las Comunidades Europeas y a España que proporcionasen la información necesaria o bien infiriese la conclusión desfavorable de que Airbus debe reembolsar las ayudas a lo largo de **[***]** ventas.

[3181] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614, 616 y 637; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.

[3182] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 200 y 201, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC) - párrafos primero y cuarto del apartado "Primero".

ICC suprimida donde se indica [***]

contrato representa un compromiso por parte del Gobierno a cambio de un compromiso por parte de Airbus.[3183]

AEP/FEM de Francia para el A330-200

- Los Estados Unidos observan que el párrafo 2 del artículo 6 del contrato de AEP/FEM de Francia para el A330-200 obliga a Airbus a reembolsar el principal del préstamo mediante gravámenes por aeronave sobre las primeras **[***]** ventas. Los Estados Unidos observan que si las ventas son menores de lo esperado, el Gobierno francés no tiene otro recurso para obtener el reembolso. Según los Estados Unidos, la evaluación del proyecto realizada por el Gobierno francés deja claro que **[***]**.[3184] Las Comunidades Europeas afirman que las disposiciones de reembolso no imponen a la empresa ninguna obligación de vender, ni mucho menos exportar, una sola aeronave. Según las Comunidades Europeas, las disposiciones de reembolso son neutrales en origen, y Airbus puede realizar el reembolso utilizando los beneficios de cualquier venta, independientemente de su destino. Airbus mantiene su plena libertad comercial y la elección de exportar en vez de vender en el mercado interno se realiza en función de las demandas del mercado. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones de reembolso no demuestran que las condiciones del contrato de AEP/FEM varíen en absoluto por referencia a las Comunidades Europeas y al resto del mundo.[3185]

- Los Estados Unidos sostienen que otras condiciones del contrato de AEP/FEM para el A330-200 de Francia corroboran la existencia de la supuesta "vinculación". A este respecto, los Estados Unidos indican lo siguiente:

  a) El artículo 6, que según los Estados Unidos obliga a Airbus a **[***]**. Según los Estados Unidos, esta obligación confirma que el contrato representa un compromiso por parte del Gobierno a cambio de un compromiso por parte de Airbus.[3186]

  b) El artículo 7, que según los Estados Unidos obliga a Airbus a **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esto demuestra que el Gobierno francés no se limitó simplemente a conceder AEP/FEM con la esperanza de que generara resultados de exportación, sino que la concedió supeditada a los resultados de Airbus -que debían demostrarse al Gobierno, entre otras cosas, mediante **[***]**-, resultados que necesariamente entrañan exportaciones.[3187] Las Comunidades Europeas responden que cuando los Gobiernos piden a las empresas Airbus que proporcionen informes periódicos sobre los progresos, no están preguntando implícitamente (o "necesariamente") si Airbus ha exportado aeronaves. En vez de ello, pretenden obtener información sobre cómo se están asumiendo los costos de *desarrollo*, si se han cubierto determinadas etapas en el proceso de *desarrollo*, y si el proyecto sigue

[3183] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 202, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC) - tercer párrafo del apartado "Primero".
[3184] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 384, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 57-60; Estados Unidos, Segunda declaración oral confidencial, apéndice ICSS, párrafos 2-7.
[3185] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 614, 616 y 637; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 145 del Grupo Especial.
[3186] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 205, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC).
[3187] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 206, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

siendo viable. En este sentido, los Gobiernos están simplemente cumpliendo con la debida diligencia, como cualquier acreedor basado en el mercado.[3188]

c) Los Estados Unidos hacen referencia asimismo al Anexo 5, que según aducen obliga a Airbus a **[***]**. Los Estados Unidos sostienen que esta prescripción refuerza la vinculación contractual entre la concesión de la AEP/FEM y los resultados de exportación de Airbus.[3189] Las Comunidades Europeas aducen que esas disposiciones permiten al Gobierno comprobar, incluso poniéndose en contacto con el comprador si es necesario, que la empresa está efectivamente realizando los pagos requeridos por cada entrega. Las Comunidades Europeas subrayan que las disposiciones no obligan a la empresa a reembolsar un porcentaje mayor de la AEP/FEM, ni a reembolsar un tipo de interés más elevado, si el comprador está en el mercado interno en vez de en el mercado de exportación. Por consiguiente, las Comunidades Europeas consideran que las declaraciones periódicas relativas a las entregas no implican supeditación a las exportaciones.[3190]

d) El artículo 8, que según los Estados Unidos obliga a que en el caso de que Airbus incumpla sus obligaciones, el Gobierno francés **[***]**. Según los Estados Unidos, esto corrobora la conexión entre la actuación del Gobierno y los resultados de Airbus.[3191] Las Comunidades Europeas aducen que esta disposición no insta a que se termine y se suspenda la financiación de la AEP/FEM si la empresa no *exporta*; únicamente establece que si la empresa no utiliza los fondos recibidos para poner el máximo empeño en desarrollar las aeronaves de acuerdo con lo previsto, el Gobierno dejará de proporcionar AEP/FEM. Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que la única supeditación establecida en virtud de esta disposición está entre la posibilidad de seguir recibiendo AEP/FEM y la obligación de la empresa de poner el máximo empeño en desarrollar una aeronave.[3192]

La cuestión de si las disposiciones de reembolso dependiente de las ventas de las medidas de AEP/FEM impugnadas constituyen intercambios de compromisos que ponen de manifiesto la supeditación *de facto* a las exportaciones o los ingresos de exportación previstos

7.662 Aparte de los argumentos mencionados *supra*, las Comunidades Europeas formulan una serie de afirmaciones adicionales que según ellas demuestran que los Estados Unidos no han justificado sus alegaciones. La primera se refiere a lo que las Comunidades Europeas consideran que son las implicaciones de la teoría de los Estados Unidos sobre el supuesto intercambio de compromisos, que afectan a los tipos de subvención que pueden verse abarcados por la prohibición sobre las subvenciones a la exportación establecida en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.663 Las Comunidades Europeas interpretan que el hecho de que los Estados Unidos se centren en la naturaleza reembolsable de la AEP/FEM equivale al "[argumento de que] es más probable que se constate que las contribuciones financieras que prevén una cierta rentabilidad (como los préstamos) contienen una subvención supeditada a las exportaciones prohibida más de lo que la contienen las contribuciones financieras en forma de simples donaciones".[3193] Sin embargo, las Comunidades

[3188] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 164.
[3189] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 207, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC).
[3190] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 165.
[3191] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 208, donde se hace referencia a CE - Prueba documental 90 (ICC).
[3192] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 168.
[3193] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 569.

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas sostienen que el párrafo 1 a) del artículo 3 se aplica por igual a todos los tipos de contribución financiera, sin que haya ningún tipo concreto de subvención más susceptible de eludir la prohibición o de verse englobado en ella.[3194] A juicio de las Comunidades Europeas, aceptar el argumento de los Estados Unidos "generaría un incentivo para que los Miembros hicieran subvenciones puras, y no contribuciones financieras para las que se prevé un rendimiento, con el fin de evitar la prohibición", y de ese modo "animaría a los Miembros a apartarse de las disciplinas de mercado que se pretende impulsar con el Acuerdo SMC".[3195] Por consiguiente, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos piden al Grupo Especial que adopte una interpretación del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC que no sólo es contraria a su texto, sino que además es "manifiestamente absurda e irrazonable".[3196]

7.664 Los Estados Unidos rechazan la descripción que hacen las Comunidades Europeas de sus argumentos, subrayando que no es "la previsión de una rentabilidad lo que hace que {la AEP/FEM} esté supeditada a las exportaciones, sino el hecho de que se condicione la concesión de {la AEP/FEM} al compromiso de Airbus de reembolsar {la AEP/FEM} repartido en niveles de venta que necesariamente entrañan exportaciones".[3197] Así, los Estados Unidos explican lo siguiente:

> "Al comprometerse a proporcionar {AEP/FEM}, los Gobiernos participantes en Airbus podrían haber insistido en un número cualquiera de condiciones o en ninguna condición en absoluto. Podrían haber insistido en que el reembolso se hiciese repartido en un número de ventas mucho menor que el realmente establecido en los contratos de {AEP/FEM} (por ejemplo, números que pudiesen alcanzarse sin que fuese necesario exportar). Podrían haber insistido en el reembolso conforme a un calendario fijo, independientemente de las ventas. Podrían haber renunciado al reembolso, tratando así como una donación. Sin embargo, en vez de adoptar cualquiera de esos enfoques posibles, los Gobiernos participantes en Airbus optaron por condicionar la concesión de {la AEP/FEM} al reembolso repartido en niveles de venta derivados del estudio de viabilidad y las *Global Market Forecast* de la propia Airbus y de las evaluaciones de proyectos y otros análisis de los Gobiernos, en los que figuraban niveles de venta que necesariamente entrañaban exportaciones. Como la concesión de {AEP/FEM} está vinculada a los resultados de exportación de esta manera, es una subvención prohibida de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC."[3198]

7.665 No entendemos que el argumento de los Estados Unidos se base en el hecho de que los Estados miembros de las Comunidades Europeas esperasen obtener una rentabilidad de sus contribuciones de AEP/FEM. En vez de ello, el núcleo de la alegación de los Estados Unidos reside en la naturaleza de *cómo* estructuraron los Estados miembros de las Comunidades Europeas esa rentabilidad. Por consiguiente, de la teoría de los Estados Unidos sobre el intercambio de compromisos no se deduce que haya más probabilidades de que "las contribuciones financieras que prevén una cierta rentabilidad (como los préstamos)" incumplan la prohibición de las subvenciones a la exportación establecida en virtud del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.666 Un segundo argumento de las Comunidades Europeas critica el hecho de que los Estados Unidos se centren en las condiciones de reembolso dependiente de las ventas como único medio del que dispone Airbus para reembolsar la AEP/FEM. Según las Comunidades Europeas, cada uno de los

---

[3194] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 160.
[3195] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 161.
[3196] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 569.
[3197] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 219 y 220.
[3198] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 143.

ICC suprimida donde se indica [***]

contratos de AEP/FEM impugnados, bien de manera expresa o implícitamente, prevé la posibilidad de que se realice el reembolso a través del flujo de caja generado por actividades comerciales diferentes de la venta de aeronaves.[3199] En particular, las Comunidades Europeas señalan que los contratos no impiden la posibilidad de realizar un reembolso anticipado en ningún momento. Además, las Comunidades Europeas afirman que otras empresas conexas garantizaban las obligaciones de reembolso de Airbus, lo cual implica que "{e}n todos los casos hay empresas o actividades comerciales conexas que garantizan fuentes alternativas de reembolso".[3200]

7.667 Los contratos de AEP/FEM de Alemania, España y el Reino Unido para el A380, así como el contrato de AEP/FEM de España para el A340-500/600, incluyen expresamente disposiciones sobre el reembolso acelerado.[3201] Los argumentos de las partes se han centrado en las disposiciones que aparecen en dos de esos contratos, a saber, los acuerdos de Alemania y el Reino Unido sobre el A380. El contrato alemán del A380 permite a Airbus **[***]**. Sin embargo, en ese caso, Airbus debe pagar **[***]**.[3202] El derecho a realizar pagos anticipados previsto en el contrato británico del A380 es **[***]** de la financiación recibida en el marco del préstamo.[3203] En caso de que Airbus ejerciese ese derecho, tendría que **[***]**.[3204] Los Estados Unidos describen esto como **[***]** que en realidad refuerzan la "vinculación" entre la AEP/FEM y los resultados de exportación, ya que **[***]**.[3205] Las Comunidades Europeas rechazan esta descripción, y sostienen que las disposiciones "garantizan que el gobierno no vea reducida su rentabilidad si la empresa decide pagar anticipadamente", lo cual refleja el objetivo del gobierno de proteger su rentabilidad.[3206] Aunque no se definen en detalle, las disposiciones sobre el pago anticipado incluidas en el contrato alemán del A380 parecen prever que el Gobierno alemán **[***]**. Como mínimo, esto sugiere que el contrato alemán del A380 genera **[***]**.[3207]

7.668 En cualquier caso, observamos que las posibilidades de reembolso acelerado previstas expresamente en los contratos de AEP/FEM de Alemania, España y el Reino Unido para el A380, así como en el contrato de AEP/FEM de España para el A340-500/600, son sólo opcionales. Por otra parte, los gravámenes por aeronave previstos expresamente en cada uno de los contratos impugnados son obligatorios, y por tanto deben respetarse tras todas y cada una de las ventas de las aeronaves pertinentes. Por consiguiente, tenemos dudas de hasta qué punto la mera *posibilidad* de que Airbus reembolsase anticipadamente utilizando ingresos no asociados a las ventas de aeronaves influyó en las decisiones de los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas de proporcionar la AEP/FEM. En este sentido, vemos cierto fundamento en la afirmación de los Estados Unidos de que como "no hay nada excepcional en la posibilidad de acelerar el reembolso de un préstamo", si la

---

[3199] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 323, 514, 590 y 673.

[3200] CE, Primera comunicación escrita, nota 570.

[3201] Contrato del A380 de Alemania, artículo 8, Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC); contrato del A380 de España, Séptima Cláusula, Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC); contrato del A380 del Reino Unido, párrafo 9 del artículo 5, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC); y contrato del A340-500/600 de España, Quinta Cláusula, Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC).

[3202] Contrato del A380 de Alemania, artículo 8, párrafo 2, Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC).

[3203] Contrato del A380 del Reino Unido, párrafo 9 del artículo 5, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC).

[3204] Contrato del A380 del Reino Unido, lista 3, párrafo 9.1, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC).

[3205] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 225 y 226.

[3206] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 168.

[3207] Aunque los Estados Unidos afirman que la aplicación de las disposiciones de reembolso acelerado incluidas en el contrato del A380 del Reino Unido darían lugar a **[***]** (Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 225), no hemos podido confirmar ni rechazar esta afirmación sobre la base del contrato de AEP/FEM del Reino Unido para el A380, ni sobre la base de los hechos y argumentos presentados por las partes.

ICC suprimida donde se indica [***]

opción de pagar voluntariamente por anticipado un préstamo fuese suficiente para cortar la "vinculación" entre la concesión de un préstamo y los resultados de exportación, "sería prácticamente imposible constatar que una subvención concedida a través de un contrato de préstamo está supeditada a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC".[3208]

7.669 Las Comunidades Europeas afirman que los reembolsos de todos los contratos de AEP/FEM pertinentes estaban garantizados, lo cual implica que había otras fuentes de financiación para el reembolso de la AEP/FEM aparte de los ingresos obtenidos por la venta de aeronaves. Las Comunidades Europeas centran su análisis en los contratos del A380 de Alemania y el Reino Unido.[3209] De conformidad con ambos contratos, las Comunidades Europeas afirman que **[***]**.[3210] Las Comunidades Europeas consideran que estas garantías sitúan a Airbus en la misma posición que la empresa Howe Leather en la diferencia *Australia - Cuero para automóviles II*, en la que, según las Comunidades Europeas, el hecho de que los activos de la empresa matriz de Howe garantizasen un préstamo concedido por el Gobierno australiano a Howe fue un factor que el Grupo Especial tuvo muy en cuenta para llegar a la conclusión de que no era una subvención a la exportación prohibida.[3211] Los Estados Unidos aducen que como la garantía prevista en el contrato del A380 del Reino Unido "no garantiza el reembolso {la AEP/FEM} independientemente de si Airbus logra entregar **[***]** aeronaves A380, no rompe la vinculación entre la concesión {la AEP/FEM} y el compromiso de Airbus de lograr un nivel de resultados que necesariamente entraña exportaciones".[3212] Además, consideran que está fuera de lugar que las Comunidades Europeas se basen en el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*, porque alegan que en dicha diferencia "la garantía ofrecida por la empresa matriz de Howe (en forma de retención sobre los activos y los compromisos) era una garantía cierta de reembolso del préstamo gubernamental, frente a la 'garantía' de pagar gravámenes adeudados al Gobierno sobre la base de cada venta".[3213]

7.670 La garantía prevista en el contrato del A380 del Reino Unido se refiere a **[***]**.[3214] Análogamente, en el marco del contrato del A380 de Alemania, **[***]**.[3215] Las Comunidades Europeas explican que ambas garantías se hacen efectivas cuando la entidad prestataria Airbus **[***]**. Coincidimos con los Estados Unidos en que este tipo de garantía es diferente de la garantía analizada en *Australia - Cuero para automóviles II*. En dicha diferencia, uno de los factores que llevaron al Grupo Especial a constatar que un préstamo preferencial a 15 años concedido por el Gobierno de Australia a la empresa Howe Leather no constituía una subvención a la exportación prohibida era que "el préstamo est{aba} garantizado por un derecho de retención sobre los activos y los compromisos de ALH {la empresa matriz de Howe}, que {era} responsable del reembolso del préstamo, y no meramente sobre los activos y los compromisos de Howe".[3216] Las garantías establecidas en los contratos del A380 de Alemania y el Reino Unido son claramente de un tipo diferente, ya que sólo entran en juego si los receptores del préstamo no realizan el reembolso requerido tras la entrega de una aeronave.

[3208] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 224.
[3209] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 673; CE, respuesta a la pregunta 65 del Grupo Especial.
[3210] CE, respuesta a la pregunta 65 del Grupo Especial.
[3211] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 673.
[3212] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 228.
[3213] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 228.
[3214] Contrato del A380 del Reino Unido, artículo 20, lista 4, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC).
[3215] Contrato del A380 de Alemania, artículo 14, Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC).
[3216] Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, párrafo 9.75.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.671 Por último, las Comunidades Europeas identifican dos "explicaciones en contrario" o "razones comerciales legítimas" que según sostienen explican por qué los contratos de AEP/FEM impugnados contienen disposiciones de reembolso dependiente de las entregas, que para las Comunidades Europeas "no tienen nada que ver con subvenciones supeditadas a las exportaciones".[3217] En primer lugar, las Comunidades Europeas señalan que los ingresos de Airbus proceden en general de las ventas de LCA, y que entre el 83 y el 85 por ciento del precio bruto se paga en el momento de la entrega. Según las Comunidades Europeas, esto hace que la entrega de aeronaves sea el indicio más fiable de que hay flujo de caja suficiente para realizar el reembolso, lo cual da a Airbus y a los Estados miembros de las Comunidades Europeas un sólido incentivo comercial para sincronizar el reembolso con la entrega de LCA.[3218] En segundo lugar, las Comunidades Europeas sostienen que sincronizar el reembolso con las entregas reparte el riesgo entre Airbus y los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas de acuerdo con el riesgo que cada parte ha acordado aceptar. Un calendario de reembolso basado en plazos fijados al concluir los contratos distribuiría los riesgos de manera diferente a la convenida por las partes.[3219] Por consiguiente, las Comunidades Europeas aducen que los Gobiernos participantes en Airbus convinieron en permitir el reembolso en el momento de la entrega, "no para inducir a Airbus a exportar, sino para adaptarse a las necesidades de flujo de caja de la empresa y para repartir el riesgo".[3220]

7.672 Según las Comunidades Europeas, la validez comercial de ambas "explicaciones en contrario" que plantean se ve confirmada por el hecho de que los proveedores de Airbus que comparten los riesgos utilizan la misma estructura de condiciones de reembolso que los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas.[3221] Las Comunidades Europeas subrayan que a estos prestamistas basados en el mercado "sólo les preocupa garantizar su rentabilidad, y no si esa rentabilidad se garantiza a través de las exportaciones en vez de mediante las ventas en el mercado interno".[3222] En su opinión, "el hecho de que algunas entregas entrañen exportaciones no fue lo que movió a las partes a fijar las condiciones de reembolso {de los contratos de AEP/FEM} por referencia a las entregas. En vez de ello, las exportaciones son un accidente derivado de un factor exógeno, la demanda del mercado, que hace que tanto Airbus como Boeing sean empresas orientadas a la exportación".[3223] Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que las motivaciones de los Estados miembros de las Comunidades Europeas para utilizar las entregas como elemento que activa el reembolso se basaron en las mismas consideraciones comerciales legítimas que motivan a los actores del mercado, y no en un deseo de conceder subvenciones supeditadas a las exportaciones.

7.673 Los Estados Unidos señalan que ninguna de las "explicaciones en contrario" de las Comunidades Europeas abordan el nivel de ventas en las que debe reembolsarse la AEP/FEM, a pesar de que, en su opinión, es un elemento esencial de la obligación contractual de Airbus que demuestra que la AEP/FEM se concede a cambio de un compromiso de Airbus que sólo puede cumplirse si la empresa exporta. Además, los Estados Unidos alegan que las Comunidades Europeas no han presentado pruebas que demuestren sus afirmaciones.[3224] En cualquier caso, los Estados Unidos

[3217] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 657-666; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 80; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 157; CE, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial.

[3218] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 659.

[3219] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 662 y 663.

[3220] CE, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial.

[3221] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 660 y 664; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial.

[3222] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 157.

[3223] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 665.

[3224] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

sostienen que, aunque los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas hubiesen aducido motivaciones no relacionadas con las exportaciones al acordar las condiciones de reembolso de los contratos de AEP/FEM, la "posible existencia de motivaciones adicionales, no relacionadas con las exportaciones, que podrían (según las Comunidades Europeas) explicar la estructura de las obligaciones de Airbus ... no rompe la vinculación entre la concesión de {AEP/FEM} y las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos".[3225]

7.674 Citando el informe del Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, los Estados Unidos recuerdan que "{la} relación de supeditación entre la subvención y los resultados de exportación debe *inferirse* de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean, ninguno de los cuales será probablemente decisivo por sí solo en ningún caso determinado".[3226] Según los Estados Unidos, "la configuración total de los hechos" puede incluir "declaraciones oficiales de los gobiernos en las que se indiquen las razones para conceder las subvenciones".[3227] En la presente diferencia, los Estados Unidos alegan que han presentado pruebas abundantes que demuestran que el aumento de las exportaciones es una de las motivaciones de los Gobiernos participantes en Airbus para proporcionar AEP/FEM. En particular, los Estados Unidos mencionan:

a) la declaración del Primer Ministro francés, Sr. Lionel Jospin, de que el Gobierno francés "dar{ía} a Airbus los medios para ganar la batalla contra Boeing"[3228];

b) la declaración del Gobierno británico, al anunciar la concesión de AEP/FEM para el A380, de que "{e}n 25 años, Airbus ha crecido hasta representar el 55 por ciento del mercado de producción de aeronaves civiles, y aporta 1.000 millones de libras a la balanza comercial del Reino Unido"[3229];

c) la declaración del Primer Ministro británico, con motivo de la presentación del A380, de que "{l}os beneficios de exportación ascenderán a miles de millones de libras"[3230];

d) el comunicado emitido por los Ministros de los Gobiernos participantes en Airbus en la demostración aérea de Farnborough, en julio de 2006, en la que "reafirmaron su acuerdo de apoyar a Airbus para que siga innovando y desarrollando programas en un contexto de competencia internacional"[3231];

e) el contrato de AEP/FEM de España para el A380, en el que se identifica **[***]**[3232];

f) el preámbulo del contrato de AEP/FEM de España para el A340-500/600, en el que se reconoce que **[***]**[3233];

[3225] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial.

[3226] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167. (las cursivas figuran en el original; el subrayado lo han añadido los Estados Unidos)

[3227] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 217 del Grupo Especial, donde se cita la declaración oral presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 10.

[3228] Estados Unidos - Prueba documental 1, analizada en Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 1 y 92.

[3229] Estados Unidos - Prueba documental 360.

[3230] Estados Unidos - Prueba documental 361.

[3231] Estados Unidos - Prueba documental 63.

[3232] Contrato del A380 de España, Estados Unidos - Prueba documental 73 (ICC).

[3233] Contrato del A340-500/600 de España, Estados Unidos - Prueba documental 37 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

g) la declaración formulada por Airbus en su solicitud de AEP/FEM para el A380 presentada al Gobierno alemán, según la cual un beneficio de proporcionar la AEP/FEM solicitada sería **[***]**[3234]; y

h) otras pruebas que las Comunidades Europeas han calificado como ICSS.[3235]

7.675 A nuestro juicio, la motivación de un gobierno para conceder una subvención concreta, en la medida en que pueda establecerse a partir de las pruebas y los argumentos presentados por las partes en la diferencia, será muy pertinente para evaluar si la subvención se ha concedido supeditada *de facto* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En el presente caso, los Estados Unidos han presentado pruebas de supuestas motivaciones que, según afirman, a la luz de todos los hechos y circunstancias demuestran que los contratos de AEP/FEM impugnados se concluyeron supeditados *de facto* a los resultados de exportación previstos. Examinaremos el valor probatorio de estas pruebas en conjunción con el resto de las pruebas presentadas por los Estados Unidos en los párrafos siguientes.[3236]

7.676 Independientemente de nuestras opiniones sobre la pertinencia de las motivaciones a las que obedece la concesión de AEP/FEM, no consideramos que las Comunidades Europeas hayan hecho lo suficiente para demostrar que las dos "explicaciones en contrario" que han presentado expliquen en realidad por qué los Estados miembros de las Comunidades Europeas exigían que se reembolsase cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados con ingresos generados por las ventas de LCA. En primer lugar, señalamos que las Comunidades Europeas sólo han abordado específicamente la pertinencia de las dos "explicaciones en contrario" en el contexto del contrato del A380 del Reino Unido[3237], declarando que los mismos argumentos se aplican *mutatis mutandis* a los otros contratos de AEP/FEM impugnados.[3238] En segundo lugar, incluso en el contexto del contrato de AEP/FEM del Reino Unido para el A380, las Comunidades Europeas no han mencionado pruebas que demuestren las "razones comerciales" en las que, según alegan, se basó la concesión de AEP/FEM por el Gobierno británico en condiciones de reembolso basadas en las ventas. El único documento en el que se basan las Comunidades Europeas es un informe del Senado francés relativo al apoyo dado por el Gobierno francés a la construcción de aeronaves civiles en el período 1996-1997, un extracto del cual forma parte de Estados Unidos - Prueba documental 337.[3239] Sin embargo, los pasajes concretos de dicho informe citados por las Comunidades Europeas para respaldar sus alegaciones no figuran en el extracto contenido en Estados Unidos - Prueba documental 337. En cualquier caso, el informe del Senado francés es anterior a los contratos de AEP/FEM para el A380 y el A340-500/600 del Gobierno francés. En tercer lugar, las Comunidades Europeas hacen referencia a pruebas y argumentos que han presentado en relación con acuerdos de financiación "casi idénticos" entre Airbus y sus proveedores que comparten los riesgos para mostrar que los Estados miembros de las Comunidades Europeas actuaron de acuerdo con principios de mercado. Sin embargo, aunque aceptásemos que dichos contratos son suficientemente comparables con los contratos de AEP/FEM en litigio (cosa que no aceptamos)[3240], de ello no se sigue automáticamente que los Estados miembros de las Comunidades Europeas y los proveedores de Airbus que comparten los riesgos tuviesen los

[3234] Estados Unidos - Prueba documental 357 (ICC).

[3235] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 34-36, 55; Segunda declaración oral confidencial de los Estados Unidos, párrafos 5 y 6.

[3236] *Véanse* los párrafos 7.679-7.690 *infra*.

[3237] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 657-666.

[3238] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 614.

[3239] Collin (Yvon), *Senate Report Nº 367 (1996-1997), Rappport d'Information "Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique civile", Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation*, Estados Unidos - Prueba documental 337A.

[3240] *Véase* el párrafo 7.480 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

mismos objetivos al convenir en financiar el desarrollo del A380 mediante condiciones de reembolso dependiente de las ventas.

7.677 En cualquier caso, incluso suponiendo, a afectos de argumentación, que los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas convinieron en las condiciones concretas de reembolso de la AEP/FEM por razones comerciales, este hecho por sí solo no zanjaría la cuestión de si las subvenciones de AEP/FEM se concedieron supeditadas *de facto* a los resultados de exportación, ya que tales motivaciones habría que considerarlas conjuntamente con todos los demás hechos y circunstancias pertinentes. A este respecto, recordamos que "[la] relación de supeditación entre la subvención y los resultados de exportación debe *inferirse* de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean, ninguno de los cuales será probablemente decisivo por sí solo en ningún caso determinado".[3241] Además, señalamos que el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC estipula que esa supeditación a la exportación puede ser una condición única reguladora del otorgamiento de una subvención a la exportación prohibida, o "una condición entre otras varias condiciones".[3242] Por consiguiente, aunque aceptásemos las "explicaciones en contrario" presentadas por las Comunidades Europeas, ello no impide necesariamente que se constate la supeditación a las exportaciones, si puede inferirse de la "configuración total de los hechos" que al menos una de las condiciones o razones para la concesión de la AEP/FEM fue la previsión de resultados de exportación.

7.678 En cuanto al intercambio de los propios compromisos, observamos que en cada uno de los siete contratos de AEP/FEM en litigio se exigía a Airbus que reembolsase el principal del préstamo, más los eventuales intereses, a partir de los ingresos generados por la venta de un número especificado de LCA desarrolladas con la financiación concedida por los Estados miembros de las Comunidades Europeas. Aunque el texto de las disposiciones de reembolso es neutral en cuanto al origen de las ventas requeridas, de diversos elementos de información se deduce claramente que para lograr el nivel de ventas necesario para reembolsar completamente cada préstamo sería necesario que Airbus realizase un número sustancial de exportaciones.[3243] Por consiguiente, las exportaciones no eran meramente incidentales para el reembolso pleno de los préstamos, y no podían sustituirse con ventas en el mercado interno para lograr el número de ventas necesario para reembolsar plenamente los préstamos. Además, aunque es cierto que los contratos no obligan a Airbus a realizar ninguna venta en absoluto, las Comunidades Europeas han explicado que los Estados miembros de las Comunidades Europeas esperaban que sus contribuciones de AEP/FEM se reembolsasen plenamente y se lograse su objetivo de rentabilidad.[3244] De hecho, según las Comunidades Europeas, lo que debería utilizarse para calcular los niveles de rentabilidad contractuales correspondientes son las

[3241] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167. (las cursivas figuran en el original; sin subrayar en el original)

[3242] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafo 111. (sin subrayar en el original)

[3243] Contrato del A380 de Francia, Estados Unidos - Pruebas documentales 358 y 365 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 39-41. Contrato del A380 de Alemania, Estados Unidos - Pruebas documentales 358 y 72 (ICC). Contrato del A380 de España, Estados Unidos - Pruebas documentales 358 y 73 (ICC). Contrato del A380 del Reino Unido, Estados Unidos - Pruebas documentales 358 y 79 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafo 42. Contrato del A340-500/600 de Francia, Estados Unidos - Prueba documental 36 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 50-53, Prueba documental DS316-EC-HSBI-0001143; Segunda declaración oral confidencial de los Estados Unidos, apéndice ICSS, párrafos 2-7. Contrato del A340-500/600 de España, Estados Unidos - Pruebas documentales 37 (ICC), 366 y 367. Contrato del A330-200 de Francia, Estados Unidos - Prueba documental 78 (ICC); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafos 57-60; Segunda declaración oral confidencial de los Estados Unidos, apéndice ICSS, párrafos 2-7.

[3244] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 638.

ICC suprimida donde se indica [***]

expectativas de los Estados miembros de las Comunidades Europeas sobre el reembolso pleno repartido en el número de ventas de LCA previstas en los estudios de viabilidad de Airbus para cada uno de los modelos de LCA correspondientes.[3245] Los Estados miembros de las Comunidades Europeas también eran conscientes de que Airbus era una empresa muy orientada a las exportaciones.[3246] De ello se deduce que, al concluir los contratos de AEP/FEM, los Estados miembros de las Comunidades Europeas tuvieron que contar con que Airbus realizase ventas de LCA que necesariamente incluían un número sustancial de exportaciones. Esto significa que los Estados miembros de las Comunidades Europeas, que confiaban plenamente en que se les reembolsasen sus contribuciones, deben haber estado muy seguros de que la concesión de AEP/FEM haría que Airbus realizase esas ventas de exportación. A nuestro juicio, sin ser decisivas, estas pruebas respaldan la posición de que la concesión de AEP/FEM en condiciones de reembolso dependiente de las ventas estaba, al menos en parte, "condicionada" a las exportaciones o los resultados de exportación previstos por los Estados miembros de las Comunidades Europeas o "dependía de ellos para su existencia".

Otras pruebas "adicionales"

7.679 Recordamos que además de las pruebas que demuestran que cada uno de los contratos de AEP/FEM entrañó un intercambio de compromisos entre Airbus y los Estados miembros de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos remiten a diversos elementos de información y pruebas que según ellos corroboran la supuesta "vinculación" entre cada una de las medidas de subvención y las exportaciones o los ingresos de exportación previstos por los Estados miembros de las Comunidades Europeas.

7.680 Empezando por el A380, consideramos que las pruebas adicionales presentadas por los Estados Unidos en relación con la AEP/FEM de Alemania son convincentes. En particular, el preámbulo del contrato de AEP/FEM muestra que el Gobierno alemán **[***]**. Además, el párrafo 5 del artículo 2 del contrato obliga a Airbus Deutschland a **[***]**.[3247] Asimismo, el artículo 12 del contrato de AEP/FEM establece que el Gobierno alemán tendría derecho a **[***]**. El mismo artículo 12 prevé también que el Gobierno alemán podrá **[***]**. Estimamos que, junto a las pruebas presentadas por los Estados Unidos en relación con el intercambio de compromisos entre Airbus y el Gobierno alemán, las pruebas analizadas en el presente párrafo demuestran que el contrato de AEP/FEM de Alemania para el A380, de hecho, se celebró teniendo como *condición* o *motivo*, al menos en parte, la previsión de exportaciones del Gobierno alemán.[3248]

[3245] *Véanse también* los párrafos 7.404-7.406 *supra*.

[3246] Al formular esta afirmación, reconocemos que, de conformidad con la nota 4 del Acuerdo SMC, "{e}l mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación en el sentido de {el párrafo 1 a) del artículo 3}". Por consiguiente, tomamos en cuenta la orientación de Airbus a las exportaciones junto a las demás pruebas que se nos han sometido.

[3247] Estados Unidos - Prueba documental 72 (ICC). (sin subrayar en el original)

[3248] Al llegar a esta conclusión, hemos examinado y considerado todos los hechos y circunstancias que rodean la concesión a Airbus de las subvenciones de AEP/FEM de Alemania para el A380 que han sido presentados por las partes y sobre los que se han expuesto argumentos. También hemos tenido en cuenta la observación de los Estados Unidos de que las Comunidades Europeas no proporcionaron copia de ninguna "evaluación crítica del proyecto" realizada por el Gobierno español para el A380 pese a que se le pidió, en la pregunta 13 f) del Facilitador durante el proceso del Anexo V, que proporcionase copia de "cualesquiera documentos de 'evaluaciones críticas de proyectos'". Aunque no se haga referencia explícita a tales pruebas en el presente párrafo para respaldar nuestra conclusión, consideramos que ello no va en detrimento de los argumentos de los Estados Unidos ni de nuestras constataciones sobre esta medida de AEP/FEM.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.681 También consideramos convincentes las pruebas adicionales señaladas por los Estados Unidos en relación con el contrato del A380 de España. En particular, observamos que en el sexto párrafo del preámbulo que citan los Estados Unidos se declara explícitamente que el respaldo del Gobierno español al proyecto del A380 es **[***]**.[3249] A continuación, el séptimo párrafo del preámbulo identifica **[***]**.[3250] Estimamos que, junto a las pruebas presentadas por los Estados Unidos en relación con el intercambio de compromisos entre Airbus y el Gobierno español, las pruebas analizadas en el presente párrafo demuestran que el contrato de AEP/FEM de España para el A380, de hecho, se celebró teniendo como *condición* o *motivo*, al menos en parte, la previsión de exportaciones del Gobierno español.[3251]

7.682 En lo que se refiere al contrato del A380 del Reino Unido, los Estados Unidos identifican varias pruebas que según afirman respaldan sus argumentos. Entre ellas figura una declaración realizada al parecer en enero de 2005 por el Primer Ministro, Sr. Blair, con ocasión de la presentación pública del A380, en la que señaló que "{l}os beneficios de exportación ascenderán a miles de millones de libras".[3252] Además, los Estados Unidos hacen referencia a un comunicado de prensa publicado por el Departamento de Comercio e Industria del Reino Unido en marzo de 2000, en el que se anunciaba que el Gobierno británico había acordado invertir 530 millones de libras en el proyecto del A380, y se explicaba que "{e}n 25 años, Airbus ha crecido hasta representar el 55 por ciento del mercado de producción de aeronaves civiles, y aporta 1.000 millones de libras a la balanza comercial del Reino Unido".[3253] Por sí solas, consideramos que estas declaraciones tienen un valor probatorio relativamente reducido. Toda vez que el Gobierno ha comprometido grandes sumas de dinero público en el proyecto del A380, en nuestra opinión es natural que los responsables de la Administración enfaticen en sus declaraciones públicas los beneficios que se prevé obtener de la participación gubernamental en el proyecto de Airbus, que, en el presente caso, el Gobierno británico esperaba que entrañaría exportaciones. Por consiguiente, leídas aisladamente, las dos declaraciones *supra* ofrecen escaso apoyo a las afirmaciones de los Estados Unidos.

7.683 Los Estados Unidos también se basan en la declaración y garantía presentada por BAE Systems en el artículo 3 del contrato de AEP/FEM del Reino Unido, que estipulaba **[***]**.[3254] Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas se han negado a proporcionar una copia de **[***]** de BAE Systems. Sin embargo, señalan que sobre la base de **[***]** de Airbus Deutschland, el Gobierno alemán era plenamente consciente de las exportaciones previstas al decidir conceder la AEP/FEM, y se basó en ellas para concederla. Habida cuenta de la negativa de las Comunidades Europeas a proporcionar una copia de **[***]** de BAE Systems, los Estados Unidos nos

[3249] Exponen Sexto.
[3250] Exponen Séptimo.
[3251] Al llegar a esta conclusión, hemos examinado y considerado todos los hechos y circunstancias que rodean la concesión a Airbus de las subvenciones de AEP/FEM de España para el A380 que han sido presentados por las partes y sobre los que se han expuesto argumentos. También hemos tenido en cuenta la observación de los Estados Unidos de que las Comunidades Europeas no proporcionaron copia de ninguna "evaluación crítica del proyecto" realizado por el Gobierno español para el A380 pese a que se le pidió, en la pregunta 13 f) del Facilitador durante el proceso del Anexo V, que proporcionase copia de "cualesquiera 'evaluaciones críticas de proyectos'". Aunque no se haga referencia explícita a tales pruebas en el presente párrafo para respaldar nuestra conclusión, consideramos que ello no va en detrimento de los argumentos de los Estados Unidos ni de nuestras constataciones sobre esta medida de AEP/FEM.
[3252] Estados Unidos - Prueba documental 361.
[3253] Estados Unidos - Prueba documental 360.
[3254] Párrafo 1.4 del artículo 3, contrato de AEP/FEM para el A380 del Reino Unido, Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

solicitan que extraigamos la "conclusión lógica ... de que **[***]**".[3255] En nuestra opinión, la garantía proporcionada por BAE Systems es significativa, ya que muestra que el Gobierno británico dio carácter contractual a la fiabilidad de las declaraciones (y, en particular, **[***]**) presentadas por BAE Systems en su solicitud de AEP/FEM al acordar la AEP/FEM para el A380. Por consiguiente, en general, aunque no está tan claro como en el caso de los contratos del A380 de Alemania y España, estimamos que, junto a las pruebas presentadas por los Estados Unidos en relación con el intercambio de compromisos entre Airbus y el Gobierno británico, la garantía contractual y las dos declaraciones mencionadas *supra* demuestran que el contrato de AEP/FEM del Reino Unido para el A380, de hecho, se celebró teniendo como *condición* o *motivo*, al menos en parte, la previsión de exportaciones del Gobierno británico.[3256]

7.684 Por último, con respecto al A380, los Estados Unidos hacen referencia a cuatro disposiciones del contrato del A380 de Francia y a una declaración realizada al parecer por el Primer Ministro francés, Sr. Lionel Jospin, en marzo de 2000, como pruebas adicionales que respaldan su argumentación de que el contrato de AEP/FEM de Francia para el A380 es una subvención a la exportación prohibida. La primera de las disposiciones contractuales en la que se basan los Estados Unidos es el párrafo 1 del artículo 6, que básicamente establece las obligaciones de reembolso de Airbus, y estipula que Airbus debe hacer reembolsos **[***]**. No vemos muy bien qué añade esto a los párrafos 2 y 3 del artículo 6, en los que se basan los Estados Unidos para demostrar el intercambio de compromisos. Las otras disposiciones contractuales que según los Estados Unidos respaldan su reclamación obligan a Airbus a **[***]** (párrafo 3 del artículo 1); **[***]** (párrafo 2 del artículo 8); y dan al Gobierno derecho a **[***]** en el caso de que Airbus incumpla sus obligaciones (párrafo 1 del artículo 9). A nuestro juicio, debe entenderse que estas disposiciones se refieren al progreso adecuado del programa del A380, en el sentido de desarrollar el A380 y hacer que el proyecto llegue al punto en que la aeronave en cuestión esté lista para su producción y venta a escala comercial. Las pruebas y los argumentos presentados por los Estados Unidos no nos han convencido de que deba darse un sentido más amplio a **[***]**, de modo que englobe la consecución o el mantenimiento de un nivel de entregas o exportaciones de LCA. Por tanto, estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que las disposiciones del contrato de Francia para el A380 en las que se basan los Estados Unidos no respaldan su reclamación.

7.685 La otra única prueba concreta en la que se basan los Estados Unidos es la declaración realizada al parecer por el Primer Ministro francés, Sr. Lionel Jospin, en marzo de 2000, cuando, en respuesta a una serie de preguntas formuladas en el Parlamento francés, señaló que "dar{emos} a Airbus los medios para ganar la batalla contra Boeing".[3257] No se ha divulgado la pregunta que se planteó al Primer Ministro. Sin embargo, el informe señala también que "{c}on la creación de ... EADS, el Sr. Jospin y su Gobierno y sus socios europeos han asumido el compromiso de establecer una sólida industria aeroespacial europea". Asimismo, explica que Airbus estaba "recabando el respaldo gubernamental, en forma de préstamos a bajo interés" para el A380. No creemos que esta declaración añada gran cosa en apoyo de las alegaciones estadounidenses sobre la existencia de una subvención supeditada a las exportaciones. Por tanto, en general, sobre la base de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión por Francia de AEP/FEM para

[3255] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 169-171. Como hemos señalado antes, las preguntas formuladas por el Facilitador durante el proceso del Anexo V no solicitaron específicamente a las Comunidades Europeas que proporcionaran copias de las solicitudes de AEP/FEM para el A380.

[3256] Al llegar a esta conclusión, hemos examinado y considerado todos los hechos y circunstancias que rodean la concesión a Airbus de las subvenciones de AEP/FEM del Reino Unido para el A380 que han sido presentados por las partes y sobre los que se han expuesto argumentos. Aunque no se haga referencia explícita a tales pruebas en el presente párrafo para respaldar nuestra conclusión, consideramos que ello no va en detrimento de los argumentos de los Estados Unidos ni de nuestras constataciones sobre esta medida de AEP/FEM.

[3257] Estados Unidos - Prueba documental 1.

ICC suprimida donde se indica [***]

el A380 y la rodean, incluidas las pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre el intercambio de compromisos entre Airbus France y el Gobierno francés, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que la concesión por el Gobierno francés de AEP/FEM tuviese como *condición* o *motivo*, ni siquiera en parte, su previsión de exportaciones.

7.686 En lo que se refiere a la concesión por el Gobierno francés de AEP/FEM para el A340-500/600, los Estados Unidos identifican cuatro disposiciones del contrato del A340-500/600 de Francia, así como determinada información incluida en la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno francés como prueba adicional en respaldo de su argumento de que esta medida constituye una subvención a la exportación prohibida. Tres de esas disposiciones son muy similares al párrafo 1 del artículo 6, el párrafo 3 del artículo 1 y el párrafo 1 del artículo 9 del contrato del A380 de Francia, en la medida en que imponen a Airbus obligaciones en materia de reembolso y de presentación de información y dan al Gobierno francés derecho a terminar el contrato en caso de incumplimiento. En particular, el artículo 7 obliga a Airbus a **[***]**; de conformidad con el artículo 9, Airbus debe **[***]**; y, de conformidad con el artículo 10, se concede al Gobierno el derecho a **[***]** en el caso de que Airbus incumpla sus obligaciones. Nos sentimos inclinados a coincidir con las Comunidades Europeas en que esas tres disposiciones no respaldan la posición de los Estados Unidos. Los Estados Unidos también se basan en el Anexo 5 del contrato del A340-500/600, que obliga a Airbus a **[***]**. Una vez más, no vemos muy bien cómo esta obligación, por sí sola o en conjunción con pruebas sobre el intercambio de compromisos, demuestra que el Gobierno francés proporcionase AEP/FEM para el A340-500/600 tuviese como *condición* o *motivo* su previsión de exportaciones. Del mismo modo, tampoco nos convence la información a la que hacen referencia los Estados Unidos en el apéndice ICSS a su Primera comunicación escrita sobre la evaluación crítica del proyecto realizada por el Gobierno francés. A nuestro juicio, esta información no respalda los argumentos de los Estados Unidos sobre la cuestión de la supeditación. Por consiguiente, sobre la base de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión por Francia de AEP/FEM para el A340-500/600 y la rodean, incluidas las pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre el intercambio de compromisos entre Aérospatiale y el Gobierno francés, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que la concesión por el Gobierno francés de AEP/FEM para el A340-500/600 tuviese como *condición* o *motivo*, ni siquiera en parte, su previsión de exportaciones.

7.687 Los Estados Unidos utilizan dos referencias incluidas en el contrato del A340-500/600 de España como pruebas adicionales para respaldar su argumentación de que esta medida constituye una subvención a la exportación prohibida. En particular, los Estados Unidos se basan en el primer párrafo del preámbulo, que, en el pasaje pertinente, indica que **[***]**. Los Estados Unidos señalan que en el mismo párrafo del preámbulo se señala a continuación lo siguiente: **[***]**. Los Estados Unidos aducen que esta declaración significa que al proporcionar AEP/FEM para el A340-500/600, el Gobierno español **[***]**.[3258] A nuestro juicio, leídas en su conjunto, ambas declaraciones formuladas en el primer párrafo del preámbulo se parecen (sin ser idénticas) a las incluidas en el contrato del A380 de España. Una diferencia concreta es que, a diferencia de las declaraciones indicadas por los Estados Unidos en el contrato del A380 de España, no identifican explícitamente la justificación del Gobierno de España para concluir el contrato del A340-500/600. Además, es evidente que la información a la que se hace referencia es **[***]** a los efectos de llegar a la conclusión de que **[***]**. Además del texto del preámbulo, los Estados Unidos se basan en el artículo 1 del contrato del A340-500/600 de España. Sin embargo, de acuerdo con nuestra interpretación, dicho artículo se limita a repetir la obligación de CASA de **[***]**. De nuevo, no vemos muy bien cómo esta obligación, por sí sola o tomada conjuntamente con pruebas sobre el intercambio de compromisos, demuestra que el Gobierno español proporcionase AEP/FEM para el A340-500/600 tuviese como *condición* o *motivo* su previsión de resultados de exportación. Por consiguiente, sobre la base de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión por España de AEP/FEM para el A340-500/600 y la rodean,

[3258] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 200 y 201.

ICC suprimida donde se indica [***]

incluidas las pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre el intercambio de compromisos entre CASA y el Gobierno español, concluimos que los Estados Unidos no han demostrado que la concesión por el Gobierno español de AEP/FEM para el A340-500/600 tuviese como *condición* o *motivo*, ni siquiera en parte, su previsión de exportaciones.

7.688 Por último, en lo que se refiere a la concesión por Francia de AEP/FEM para el A330-200, los Estados Unidos identifican cuatro disposiciones del contrato de Francia y ciertos datos incluidos en la evaluación de proyectos críticos del Gobierno francés como pruebas adicionales en respaldo de su argumento de que esta medida constituye una subvención a la exportación prohibida. Las disposiciones establecen esencialmente las mismas obligaciones en las que se basan los Estados Unidos en el contexto del contrato del A340-500/600 de Francia. En particular, el artículo 6 obliga a Airbus a **[***]**; de conformidad con el artículo 7, Airbus debe **[***]**; de conformidad con el artículo 8, se concede al Gobierno el derecho a **[***]** en caso de que Airbus incumpla sus obligaciones; y, de conformidad con el Anexo 5, Airbus debe **[***]**. Como en el caso de las disposiciones incluidas en el contrato del A340-500/600 de Francia, nos sentimos inclinados a coincidir con las Comunidades Europeas en que las disposiciones en cuestión no respaldan la posición de los Estados Unidos, bien consideradas aisladamente o en conjunción con las pruebas sobre el intercambio de compromisos. La información a la que aluden los Estados Unidos en el apéndice ICSS de su Primera comunicación escrita sobre la evaluación de proyectos críticos del Gobierno francés tampoco respalda sus argumentos en lo que se refiere a la cuestión de la supeditación. Por consiguiente, sobre la base de la configuración total de los hechos que constituyen la concesión por Francia de AEP/FEM para el A340-500/600 y la rodean, incluidas las pruebas presentadas por los Estados Unidos sobre el intercambio de compromisos entre Aérospatiale y el Gobierno francés, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que la concesión por el Gobierno francés de AEP/FEM para el A330-200 tuviese como *condición* o *motivo*, ni siquiera en parte, su previsión de exportaciones.

Conclusión

7.689 Tras examinar y analizar cuidadosamente las pruebas y los argumentos conexos presentados por las partes en lo que se refiere a cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas, constatamos que los Estados Unidos han demostrado que los contratos de Alemania, España y el Reino Unido para el A380 constituyen subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC. Sin embargo, consideramos que los Estados Unidos no han demostrado que la concesión de las demás subvenciones de AEP/FEM impugnadas estuviese supeditada *de facto* a los resultados de exportación previstos, en el sentido de las disposiciones mencionadas.

7.690 Las Comunidades Europeas han aducido en la presente diferencia que "si se aceptara la interpretación del criterio jurídico propugnada por los Estados Unidos, las constataciones de existencia de subvenciones supeditadas a la exportación serían más probables en los casos de las economías pequeñas o dependientes de la exportación, o en el caso de los mercados mundiales, como en los diversos tipos de LCA comercializados por Airbus y Boeing".[3259] Sin embargo, observamos que los Estados Unidos han explicado claramente que no consideran que el concepto de supeditación a las exportaciones varíe en función del tamaño de la economía, su dependencia de las exportaciones o el grado de globalización del mercado del producto supuestamente subvencionado.[3260] Tampoco aceptamos que la hipótesis planteada por las Comunidades Europeas sea una consecuencia de nuestras constataciones sobre las medidas de AEP/FEM de Alemania, España y el Reino Unido para el A380. De hecho, aunque los siete contratos de AEP/FEM impugnados se concluyeron con el propósito de

[3259] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 229.
[3260] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

financiar el desarrollo de un producto globalizado fabricado por una empresa orientada a las exportaciones principalmente para un mercado mundial, con condiciones de reembolso dependiente de las ventas que sólo podían cumplirse si Airbus realizaba un número importante de exportaciones, hemos constatado que los Estados Unidos han demostrado que sólo tres de las medidas impugnadas constituyen subvenciones que se concedieron supeditadas *de facto* a los resultados de exportación previstos. Nuestra conclusión de que los contratos de AEP/FEM de Alemania, España y el Reino Unido para el A380 eran subvenciones a la exportación prohibidas se basa en lo que hemos inferido objetivamente de la "configuración total de los hechos que constituyen la concesión de la subvención y la rodean".[3261] Estos hechos incluyen no sólo pruebas que demuestran que el cumplimiento de las condiciones contractuales de reembolso dependiente de las ventas entrañaban necesariamente exportaciones, sino también pruebas de que los tres Gobiernos previeron resultados de exportación, el hecho de que contaran con que Airbus reembolsase plenamente el principal del préstamo y los intereses y esperaran que lo hiciera, y otras disposiciones contractuales y otros datos presentados por los Estados Unidos que revelaron al menos parte de los motivos de los Gobiernos correspondientes para concluir cada contrato.[3262]

7.691 A continuación examinaremos la segunda alegación de los Estados Unidos en relación con estas medidas, a saber, que los contratos de AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330-200 constituyen subvenciones supeditadas *de jure* a los resultados de exportación previstos, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

iii) La cuestión de si las medidas de AEP/FEM equivalen a subvenciones que están supeditadas de jure *a los resultados de exportación previstos*

7.692 Además de alegar que la concesión de AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330 200 estuvo supeditada *de facto* a los resultados de exportación previstos, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, los Estados Unidos alegan que estas mismas medidas también estaban supeditadas *de jure* a los resultados de exportación previstos, en el sentido de esas mismas disposiciones. Los Estados Unidos presentan esta alegación adicional esencialmente con el mismo argumento jurídico utilizado para presentar sus alegaciones de supeditación *de facto* a las exportaciones, a saber, que cada una de las siete medidas de AEP/FEM es una subvención a la exportación prohibida porque entrañó i) la concesión o el mantenimiento de una subvención; ii) que está vinculada a; iii) las exportaciones o los ingresos de exportación previstos.[3263]

7.693 Los Estados Unidos recuerdan que en *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación señaló que el criterio jurídico expresado por la palabra "supeditadas" que figura en el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC es el mismo para las subvenciones que están supeditadas *de jure* y las que lo están *de facto*, pero que el tipo de pruebas que cabe emplear para demostrar los dos tipos de supeditación a las exportaciones es diferente.[3264] Por consiguiente, al presentar su alegación de que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas se concedió supeditada *de jure* a los resultados de exportación previstos, los Estados Unidos se basan esencialmente en las mismas pruebas que hemos examinado *supra* para establecer que la concesión de AEP/FEM implicó la concesión de una subvención, y que los Estados miembros de las Comunidades Europeas correspondientes previeron exportaciones o ingresos de exportación al otorgar la AEP/FEM.[3265] Sin embargo, reflejando la

[3261] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3262] *Véanse* los párrafos 7.680-7.683 *supra*.
[3263] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 343.
[3264] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 327, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 167.
[3265] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 344-351; 361-371; 377-382; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 137-140.

ICC suprimida donde se indica [***]

naturaleza de su alegación de supeditación *de jure*, los Estados Unidos prestan especial atención a las condiciones de los contratos de AEP/FEM impugnados para respaldar su afirmación de que la concesión de las subvenciones estaba supeditada *de jure* a los resultados de exportación previstos. En este sentido, los Estados Unidos aducen que las condiciones de cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados demuestran implícitamente su alegación, ya que, si se consideran a la luz del número de ventas de LCA que los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas esperaban que se alcanzase en Europa y en el extranjero, demuestran que los "términos empleados" en dichos contratos -en particular, las condiciones contractuales que vinculaban la concesión de AEP/FEM al reembolso repartido en un número específico de ventas de LCA- hacen que "se desprenda necesariamente" que la concesión de AEP/FEM está vinculada *de jure* a los resultados de exportación previstos.[3266]

7.694 Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de los Estados Unidos, basándose en muchos de los mismos argumentos jurídicos y fácticos planteados en el contexto de la alegación de los Estados Unidos sobre la supeditación *de facto* a las exportaciones. Además, en la medida en que los Estados Unidos plantean su reclamación basándose en documentos y datos que no figuran en el texto de las medidas impugnadas, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que desestime las alegaciones de los Estados Unidos porque no constituyen debidamente alegaciones sobre supeditación *de jure*.[3267]

7.695 Tal y como la hemos entendido, la reclamación de los Estados Unidos plantea dos cuestiones previas que consideramos que se deben resolver antes de que podamos pasar a evaluar los elementos de fondo. Se trata de las siguientes: i) si el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 prevén la posibilidad de que se presente una alegación de subvención supeditada *de jure* a los resultados de exportación *previstos*; y ii) si los Estados Unidos tienen derecho a basarse en algo más que el mero texto del instrumento por el que se conceden las subvenciones de AEP/FEM para demostrar que la concesión estuvo supeditada *de jure* a los resultados de exportación previstos.

Supeditación *de jure* a los resultados de exportación previstos

7.696 Recordamos que el párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC establecen lo siguiente:

> "3.1 A reserva de lo dispuesto en el Acuerdo sobre la Agricultura, las siguientes subvenciones, en el sentido del artículo 1, se considerarán prohibidas:
>
> a) las subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto*[4] a los resultados de exportación, como condición única o entre otras varias condiciones, con inclusión de las citadas a título de ejemplo en el Anexo I[5];
>
> [4] Esta norma se cumple cuando los hechos demuestran que la concesión de una subvención, aun sin haberse supeditado *de jure* a los resultados de exportación, está de hecho vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. El mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación en el sentido de esta disposición.
>
> [5] Las medidas mencionadas en el Anexo I como medidas que no constituyen subvenciones a la exportación no estarán prohibidas en virtud de ésta ni de ninguna otra disposición del presente Acuerdo."[3268]

[3266] *Véase* el párrafo 7.585.
[3267] *Véase* el párrafo 7.592.
[3268] Sin subrayar en el original.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.697 El párrafo 1 a) del artículo 3 se refiere en términos generales a subvenciones "supeditadas *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación". La nota 4, que está situada tras la palabra "*facto*" en el párrafo 1 a) del artículo 3, aclara que "{e}sta norma se cumple cuando los hechos demuestran que la concesión de una subvención, *aun sin haberse supeditado* de jure *a los resultados de exportación*, está *de hecho* vinculada a *las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos*".[3269] En nuestra opinión, leído aisladamente, el texto de la nota 4 sugiere que el concepto de exportaciones o ingresos de exportación "previstos" se limita a las alegaciones de supeditación "*de facto*" a las exportaciones.

7.698 Basándose en determinadas observaciones incluidas en el informe del Órgano de Apelación en *Canadá - Automóviles*, ambas partes han señalado que el criterio jurídico para determinar si una subvención está supeditada *de facto* o *de jure* a los resultados de exportación es el mismo, y que sólo varía el tipo de prueba que cabe utilizar. Según los Estados Unidos, esto significa que el texto del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 equipara los conceptos de "supeditado a" y "vinculado a", así como "resultados de exportación" y "exportaciones o ingresos de exportación reales o previstos" a los efectos de ambos tipos de alegación.[3270] Las Comunidades Europeas parecen estar de acuerdo con los Estados Unidos.[3271]

7.699 El pasaje concreto del informe del Órgano de Apelación en *Canadá - Automóviles* en el que se basan ambas partes explica lo siguiente:

> "Aunque no estamos examinando ahora si en el presente caso la subvención está supeditada '*de facto*' a los resultados de exportación, observamos que en la nota 4 de pie de página al párrafo 1 a) del artículo 3 las palabras '*vinculada a*' se utilizan como sinónimas de 'supeditada' o 'condicionada a'. Dado que el criterio jurídico es el mismo para la supeditación *de facto* y *de jure* a las exportaciones, consideramos que una 'vinculación', equivalente a la supeditación, entre la concesión de la subvención y la exportación efectiva o prevista, responde al criterio jurídico de 'supeditación' del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC." [3272]

7.700 A nuestro juicio, esta declaración del Órgano de Apelación se dirigía más a explicar que el criterio jurídico para la "supeditación" no varía entre una alegación de supeditación *de facto* o *de jure* que a afirmar que la noción de exportaciones o ingresos de exportación previstos de la nota 4 se aplique por igual a las alegaciones de supeditación *de facto* y *de jure*. No obstante, si se lee en el contexto de la nota 4, estamos de acuerdo con las partes en que cabe debidamente entender que el concepto de resultados de exportación recogido en el párrafo 1 a) del artículo 3 se refiere a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o *previstos*.

7.701 Como hemos señalado *supra*, la nota 4 aclara las circunstancias en las que la concesión de una subvención estará supeditada *de facto* a los resultados de exportación a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 3. Esta relación de supeditación se describe en términos de la concesión de una subvención que está *de facto* "vinculada a" las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. Por consiguiente, en el contexto de una alegación de que una subvención se concede supeditada *de facto* a los resultados de exportación, la nota 4 equipara "vinculadas a" con

---

[3269] Sin cursivas y sin subrayar en el original.

[3270] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 327; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 216 del Grupo Especial.

[3271] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 606; CE, respuesta a la pregunta 216 del Grupo Especial.

[3272] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 107. (no se reproduce la nota de pie de página, sin subrayar en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

"supeditadas", y "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos" con los "resultados de exportación". El Órgano de Apelación ha señalado que la nota 4 no modifica el criterio de supeditación entre las alegaciones de subvención supeditada *de facto* y *de jure*.[3273] En otras palabras, aunque no sea aplicable directamente a las alegaciones de subvención supeditada *de jure*[3274], el Órgano de Apelación ha interpretado que la nota 4 informa la noción de lo que constituye supeditación a los efectos de una alegación de subvención supeditada *de jure*. A nuestro juicio, es igualmente adecuado interpretar que la nota 4 informa el sentido de la expresión "resultados de exportación" a los efectos de las alegaciones de subvención supeditada *de jure* de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 3. Por consiguiente, no vemos ningún obstáculo para que los Estados Unidos planteen su reclamación por supeditación *de jure* a las exportaciones contra las siete medidas de AEP/FEM al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

Pruebas que según los Estados Unidos demuestran que las subvenciones de AEP/FEM se concedieron supeditadas ***de jure*** a los resultados de exportación previstos

7.702 En gran medida, las pruebas en que se basan los Estados Unidos al formular su alegación de supeditación *de jure* a las exportaciones se solapan con las pruebas que presentan a los efectos de su alegación de supeditación *de facto* a las exportaciones. Como se ha señalado *supra*, los Estados Unidos utilizan esencialmente las mismas pruebas para argumentar que la concesión de AEP/FEM entrañó la concesión de una subvención, y que los Estados miembros de las Comunidades Europeas correspondientes previeron exportaciones o ingresos de exportación cuando se proporcionó la AEP/FEM. Además, en ambos conjuntos de alegaciones los Estados Unidos se basan en las condiciones de reembolso dependiente de las ventas establecidas en los contratos de AEP/FEM, en conjunción con las *Global Market Forecast* de Airbus y las evaluaciones de proyectos realizados por los Gobiernos participantes en Airbus, para establecer los elementos de la supeditación *de jure*.[3275] Por ejemplo, los Estados Unidos observan que de acuerdo con las proyecciones de la *Global Market Forecast* de Airbus de 2000, los pedidos de aeronaves con más de 400 asientos realizados por líneas aéreas europeas ascenderían únicamente a 247.[3276] Sin embargo, el contrato de AEP/FEM del Reino Unido para el A380 exige a Airbus que reparta el reembolso en **[***]** ventas; el contrato de Alemania exige a Airbus que reparta el reembolso en **[***]** ventas; el contrato de Francia exige a Airbus que reparta el reembolso en **[***]** ventas; y el contrato de España exige a Airbus que reparta el reembolso en **[***]** ventas.[3277] Teniendo en cuenta la previsión de 247 ventas en Europa para todas las aeronaves con más de 400 asientos (un segmento que según los Estados Unidos incluye no sólo al A380, sino también el Boeing 747 y 777-300), los Estados Unidos afirman que esas cifras se traducen en subvenciones del Gobierno británico vinculadas a al menos **[***]** ventas de exportación; subvenciones del Gobierno alemán vinculadas a al menos **[***]** ventas de exportación; subvenciones del Gobierno francés vinculadas a al menos **[***]** ventas de exportación; y subvenciones del Gobierno español vinculadas a al menos **[***]** ventas de exportación.[3278] Los Estados Unidos presentan pruebas y argumentos similares en relación con los contratos impugnados

[3273] *Véase* el párrafo 7.699 *supra*.

[3274] En este sentido, recordamos que la nota 4 restringe explícitamente su pertinencia directa a situaciones en las que "los hechos demuestran que la concesión de una subvención, *aun sin haberse supeditado* de jure *a los resultados de exportación*, está de hecho vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos ...".

[3275] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

[3276] Airbus, *Global Market Forecast* de 2000, 37, Estados Unidos - Prueba documental 358; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 346; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

[3277] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 353; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

[3278] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 354; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

del A340-500/600 y el A330-200.[3279] Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que, cuando se leen a la luz de las *Global Market Forecast* de Airbus y de las evaluaciones de proyectos realizadas por los Gobiernos, las disposiciones de reembolso dependiente de las ventas de cada uno de los contratos de AEP/FEM implican necesariamente una vinculación con los resultados de exportación.

7.703 Los Estados Unidos aducen que el hecho de que se basen en documentos ajenos a las medidas de AEP/FEM impugnadas cuenta con el respaldo de las observaciones formuladas por el Órgano de Apelación en *Canadá - Automóviles*. En particular, los Estados Unidos recuerdan que en *Canadá - Automóviles*, el Órgano de Apelación declaró que una subvención está supeditada *de jure* a los resultados de exportación no sólo cuando "puede demostrarse la existencia de esa condición a partir de los propios términos de la ley, reglamento u otro instrumento legal que establezca la medida", sino también "cuando la condición de exportar está contenida de forma clara, aunque tácita, en el instrumento que regula la medida".[3280] En *Canadá - Automóviles*, el Órgano de Apelación concluyó que "para que una subvención esté supeditada *de jure* a las exportaciones, no siempre es necesario que el instrumento legal en que se basa establezca *expressis verbis* que sólo puede obtenerse la subvención si se cumple la condición relativa a los resultados de exportación, sino que cabe que esa relación de supeditación se desprenda necesariamente de los términos empleados en la medida".[3281] Por tanto, los Estados Unidos aducen que al examinar si la concesión de una subvención se ha supeditado *de jure* a los resultados de exportación, es adecuado examinar no sólo el texto de la medida, sino también cómo "efectivamente opera[]" la medida.[3282] Por consiguiente, según los Estados Unidos, es admisible el recurso a las *Global Market Forecast* y las evaluaciones de proyectos realizadas por los Gobiernos, en la medida en que ayudan a entender cómo operan efectivamente las medidas de AEP/FEM, para demostrar su alegación de supeditación *de jure* a las exportaciones.

7.704 En *Canadá - Automóviles*, las Comunidades Europeas y el Japón presentaron una reclamación contra un régimen de exención de derechos de importación aplicado por el Canadá a determinadas importaciones de vehículos de motor. Dos aspectos del régimen impugnados por los reclamantes se referían a: i) una limitación a las importaciones que podían beneficiarse de la exención de derechos establecida en función de la proporción entre la producción del vehículo realizada por el fabricante en el mercado interno y sus ventas en el Canadá; y ii) la obligación de que cada fabricante cumpliese determinados niveles de valor añadido en el Canadá ("VAC") para obtener la exención de derechos. El primer aspecto se impugnó por constituir una subvención que se concedía supeditada *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, mientras que la segunda se impugnó como subvención para la sustitución de importaciones prohibida conforme a los términos del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3283]

7.705 En cuanto a la alegación de subvención a la exportación prohibida, se pidió al Grupo Especial que examinó el asunto que se pronunciase sobre si una exención de derechos de importación concedida en el marco de la Orden Arancelaria relativa a los vehículos de motor ("MVTO") y de diversas Órdenes Especiales de Remisión ("SRO") estaba supeditada *de jure* a los resultados de exportación. La MVTO y las SRO establecían una serie de proporciones entre la producción en el país y las ventas en el mercado interno que servían para identificar en qué grado las empresas tenían derecho a importar vehículos de motor en el Canadá en régimen de franquicia arancelaria.

[3279] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 372-375, 383-386; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, apéndice ICSS; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.

[3280] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 100.

[3281] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 100.

[3282] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 146 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 128.

[3283] De hecho, las Comunidades Europeas también impugnaron las prescripciones en materia de VAC al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3; no obstante, el Grupo Especial que examinó el asunto no formuló constataciones respecto a dicha alegación.

ICC suprimida donde se indica [***]

De acuerdo con esas proporciones, los fabricantes de automóviles tenían derecho a importar automóviles en régimen de franquicia arancelaria si su producción en el mercado interno estaba por debajo de sus ventas en dicho mercado. Así, por ejemplo, un fabricante que tuviese una proporción de producción respecto a las ventas de 75:100 tendría derecho a importar automóviles en régimen de franquicia arancelaria por un valor de 25. Sin embargo, un fabricante con una proporción de producción respecto a las ventas de 100:100 no tenía derecho a importar automóviles libres de derechos. La única manera en que dicho fabricante podía aprovechar el trato de franquicia arancelaria era exportando automóviles, con lo que reducía el número de ventas en el mercado canadiense de automóviles fabricados en el Canadá y compensaba la diferencia con los automóviles importados.[3284] El Grupo Especial que entendió en ese asunto concluyó que la subvención otorgada con arreglo a las prescripciones en materia de proporción establecidas en la MVTO y las SRO estaba supeditada *de jure* a los resultados de exportación, y señaló lo siguiente:

> "... es la *ley* ... lo que conlleva esta interpretación, es decir, que la exención de derechos de importación está condicionada al cumplimiento de ciertas prescripciones en materia de proporción. Es la *ley* lo que determina cuál será la proporción requerida a un fabricante beneficiario en particular. Y, cuando la prescripción en materia de proporción es inferior a 100:100, aunque el fabricante beneficiario puede decidir la cuantía de exención de derechos de importación que desea obtener, es la *ley* lo que determina las consecuencias de esa decisión para el fabricante beneficiario, o dicho de otra forma, es la *ley* lo que establece la supeditación a los resultados de exportación."[3285]

El Órgano de Apelación se mostró de acuerdo con el Grupo Especial y explicó lo siguiente:

> "Partimos de las conclusiones a que hemos llegado antes. En nuestra opinión, una subvención está supeditada '*de jure*' a los resultados de exportación cuando puede demostrarse la existencia de esa condición a partir de los propios términos de la ley, reglamento u otro instrumento legal que establezca la medida. El supuesto más sencillo, y por ello tal vez el menos frecuente, es aquel en que la supeditación a las exportaciones figura expresamente en los propios términos de la ley, reglamento u otro instrumento legal. Creemos, no obstante, que cabe también considerar adecuadamente que una subvención está supeditada *de jure* a las exportaciones cuando la condición de exportar está contenida de forma clara, aunque tácita, en el instrumento que regula la medida. En consecuencia, para que una subvención esté supeditada *de jure* a las exportaciones, no siempre es necesario que el instrumento legal en que se basa establezca *expressis verbis* que sólo puede obtenerse la subvención si se cumple la condición relativa a los resultados de exportación, sino que cabe que esa relación de supeditación se desprenda necesariamente de los términos empleados en la medida."[3286]

El Órgano de Apelación concluyó a continuación que "en lo que respecta a cualquier cantidad que exceda de la 'cuantía autorizada' en régimen de franquicia arancelaria hay ... una clara relación de

---

[3284] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil* ("*Canadá - Automóviles*"), WT/DS139/R, WT/DS142/R, adoptado el 19 de junio de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, párrafos 10.184-10.189.

[3285] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.192.

[3286] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 100.

ICC suprimida donde se indica [***]

supeditación entre la exención de derechos de importación y los resultados de exportación"[3287], constatando, entre otras cosas, lo siguiente:

> "Independientemente de la proporción efectivamente prescrita a un determinado fabricante, la MVTO ... y las SRO operan, jurídicamente, de forma tal que cuanto mayor sea el número de vehículos de motor que exporte un fabricante, mayor será el número de vehículos de motor que tendrá derecho a importar en régimen de franquicia."[3288]

7.706 En relación con la alegación de subvención para la sustitución de importaciones prohibida, se pidió al Grupo Especial que examinó el asunto que determinase si las prescripciones en materia de VAC hacían que la posibilidad de acogerse a la misma exención de derechos de importación fuese una subvención supeditada al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[3289] Las prescripciones en materia de VAC eran una segunda condición que los beneficiarios tenían que cumplir para tener derecho a la exención de los derechos de importación aplicados a los vehículos de motor. La MVTO y las SRO las establecían para determinados fabricantes, y se definían de tal modo que incluían las piezas y materiales de origen canadiense, los costos directos de la mano de obra, los gastos de manufactura, los gastos generales y administrativos y la depreciación. El Grupo Especial constató que "dependiendo de las circunstancias que prevalezcan, un fabricante puede ser capaz de satisfacer una prescripción en materia de VAC, y estar dispuesto a satisfacerla, sin utilizar ningún producto nacional".[3290] Sobre esta base, el Grupo Especial concluyó que las prescripciones en materia de VAC no hacían que la medida fuese una subvención para la sustitución de importaciones prohibida.

7.707 El Órgano de Apelación constató que el Grupo Especial que examinó el asunto había incurrido en error en su valoración, recordando, en primer lugar, lo siguiente:

> "En el análisis del párrafo 1 a) del artículo 3 que hemos llevado a cabo en la sección VI del presente informe, recordamos que en *Canadá - Aeronaves* declaramos que 'el sentido corriente de 'supeditadas' es 'condicionadas a' o 'dependientes para su existencia de algo'. Así pues, una subvención está prohibida por el párrafo 1 a) del artículo 3 si está 'supeditada a' los resultados de exportación, es decir, si 'depende para su existencia de' los resultados de exportación. Además, en *Canadá - Aeronaves*, manifestamos que la supeditación '*de jure*' se demuestra 'a partir del *texto* de la ley, reglamento u otro instrumento legal pertinente'. (sin cursivas en el original) Como hemos aclarado ya, cabe que esa supeditación se desprenda necesariamente de los términos empleados en la medida. Consideramos que este criterio jurídico no sólo es aplicable a la 'supeditación' del párrafo 1 a) del artículo 3, sino también a la 'supeditación' del apartado b) del párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo SMC."[3291]

[3287] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 105.

[3288] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 106. (sin subrayar en el original)

[3289] El párrafo 1 b) del artículo 3 del Acuerdo SMC establece lo siguiente: "A reserva de lo dispuesto en el Acuerdo sobre la Agricultura, las siguientes subvenciones, en el sentido del artículo 1, se considerarán prohibidas: ... b) las subvenciones supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones."

[3290] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Automóviles*, párrafo 10.216.

[3291] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 123. (no se reproducen las notas de pie de página, sin subrayar en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

7.708 A continuación llegó a la siguiente conclusión:

> "El hecho de no haber realizado un examen completo de los instrumentos jurídicos en litigio en la presente apelación y de sus consecuencias para cada uno de los fabricantes vicia la conclusión del Grupo Especial de que las prescripciones en materia de VAC no supeditan '*de jure*' la exención del derecho de importación al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados. A falta de un examen del funcionamiento de las prescripciones en materia de VAC aplicables a cada uno de los fabricantes, el Grupo Especial carecía simplemente de base suficiente para formular su constatación sobre la supeditación *'de jure'*. En consecuencia, concluimos que el Grupo Especial incurrió en error al realizar su análisis de la supeditación '*de jure*'."[3292]

7.709 Según los Estados Unidos, las constataciones del Órgano de Apelación con respecto a la valoración que hace el Grupo Especial de la alegación contra las prescripciones en materia de VAC respaldan su recurso a las *Global Market Forecast* de Airbus y otras pruebas (incluidas las evaluaciones críticas de proyectos realizadas por los Gobiernos francés y británico) para demostrar que los contratos de AEP/FEM impugnados constituyen subvenciones que se han concedido supeditadas *de jure* a los resultados de exportación, ya que sus condiciones de reembolso están vinculadas a un número de entregas de LCA que no puede alcanzarse sin exportaciones sustanciales.[3293] Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no tienen derecho a basarse en ningún documento que no sean los instrumentos jurídicos en virtud de los cuales se concedieron las subvenciones en litigio.[3294] A su juicio, las constataciones del Órgano de Apelación en *Canadá - Automóviles* no respaldan la posición de los Estados Unidos.

7.710 Al examinar las apelaciones a las constataciones del Grupo Especial al amparo de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo SMC en *Canadá - Automóviles*, el Órgano de Apelación adoptó el mismo punto de partida, a saber, que "la supeditación '*de jure*' se demuestra 'a partir del *texto* de la ley, reglamento u otro instrumento legal pertinente'"[3295], a lo que añadió que "cabe que esa supeditación se desprenda necesariamente de los términos empleados en la medida".[3296]

7.711 Tal y como la interpretamos, la confirmación por el Órgano de Apelación de las constataciones del Grupo Especial sobre la alegación de supeditación *de jure* a las exportaciones al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3 no entrañó un examen de hechos ajenos al texto de las prescripciones relativas a la proporción. El Grupo Especial y el Órgano de Apelación establecieron cómo funcionaban las prescripciones en materia de proporción examinando el texto de la medida impugnada. Análogamente, en el contexto de la alegación de subvención para la sustitución de importaciones prohibida en virtud del párrafo 1 b) del artículo 3, el Órgano de Apelación se centró en el hecho de que el Grupo Especial no hubiese realizado un examen completo de "las prescripciones concretas en materia de VAC para los fabricantes beneficiarios concretos"[3297], "de los instrumentos jurídicos en litigio ... y de sus consecuencias para cada uno de los fabricantes".[3298] Por tanto, el Órgano de Apelación observó lo siguiente:

[3292] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 132. (sin subrayar en el original)
[3293] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 10 del Grupo Especial.
[3294] CE, respuesta a la pregunta 216 del Grupo Especial.
[3295] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafos 100 y 123.
[3296] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafos 100 y 123.
[3297] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 128.
[3298] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafo 132.

ICC suprimida donde se indica [***]

> "Aunque explicó los *tipos* de costos que podrían utilizarse para cumplir las prescripciones en materia de VAC, el Grupo Especial no formuló ninguna constatación en cuanto al *nivel real* de VAC exigido a un fabricante beneficiario de la MVTO o a los fabricantes concretos beneficiarios de las SRO (con la excepción de CAMI). La declaración del Grupo Especial según la cual 'una prescripción en materia de VAC' no 'es lo mismo' que la condición de usar productos nacionales con preferencia a los importados parece haberse basado en una consideración *abstracta* de las 'prescripciones en materia de valor añadido' y no en las prescripciones en materia de VAC efectivamente impuestas a los fabricantes beneficiarios de la MVTO y la SRO.
>
> ... el Grupo Especial llegó a su conclusión a este respecto sin examinar las prescripciones específicas en materia de VAC de la MVTO de 1998 y las SRO. El Grupo Especial se limitó a avanzar la idea de que 'dependiendo las circunstancias que prevalezcan', un fabricante '*puede ser capaz* de satisfacer una prescripción en materia de VAC, y estar dispuesto a satisfacerla, *sin utilizar ningún producto nacional*' (las cursivas son nuestras), pero no analizó las prescripciones en materia de VAC efectivamente impuestas a los fabricantes beneficiarios de la MVTO y las SRO para determinar si esas prescripciones podían cumplirse realmente sin utilizar productos nacionales.
>
> ... Nos parece que el hecho de que un determinado fabricante pueda o no satisfacer las prescripciones concretas en materia de VAC que le son específicamente aplicables sin utilizar piezas y materiales canadienses en su producción depende en gran medida del *nivel* de las prescripciones en materia de VAC aplicables. Por ejemplo, comprobamos que si el nivel de las prescripciones en materia de VAC es muy alto, la utilización de productos nacionales puede ser absolutamente necesaria, y exigirse de hecho como *condición* para la obtención de la exención de derechos de importación. Por el contrario, si el nivel de las prescripciones en materia de VAC es muy bajo, resultaría mucho más fácil cumplir esas prescripciones *sin* utilizar efectivamente productos nacionales; por ejemplo, cuando las prescripciones en materia de VAC se sitúan en el 40 por ciento, cabría satisfacer ese nivel simplemente con el conjunto de los demás elementos del valor añadido en el Canadá, y, especialmente, de los gastos de mano de obra. Debido a las diversas *posibilidades* de cumplir las prescripciones en materia de VAC que se presentan cuando el nivel de esas prescripciones es muy bajo, cabe que, en función del nivel concreto aplicable a un determinado fabricante, la utilización de productos nacionales sea solamente uno de los medios *posibles* (medios que, de hecho, podrían no utilizarse) para cumplir las prescripciones en materia de VAC."[3299]

7.712 Por consiguiente, el Órgano de Apelación criticó el hecho de que el Grupo Especial no hubiese examinado lo que podía derivarse necesariamente de las *prescripciones en materia de VAC efectivamente impuestas* para cada una de las entidades beneficiarias. Cabe destacar que, al formular esta constatación, el Órgano de Apelación no se refirió en ningún momento al hecho de que el Grupo Especial no hubiese tenido en cuenta ningún hecho ajeno al instrumento impugnado. De hecho, el Órgano de Apelación enfatiza al principio de su análisis que una alegación formulada al amparo del párrafo 1 b) del artículo 3 puede implicar que se examinen no sólo el texto de la medida impugnada, sino también lo que se deduce necesariamente de *dicho texto*.

[3299] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Automóviles*, párrafos 128-130.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.713 Observamos que los argumentos presentados por los Estados Unidos en apoyo de sus alegaciones se basan en algo más que simplemente el texto de los contratos de AEP/FEM, o en lo que puede deducirse necesariamente de *dicho texto*. Los Estados Unidos se basan claramente en hechos que son ajenos a los propios contratos de AEP/FEM, sobre todo en información recogida en las *Global Market Forecast* y en las evaluaciones de proyectos de los Gobiernos. En nuestra opinión, al basarse en tales hechos, la alegación de los Estados Unidos se aparta de lo que es una reclamación acerca de lo que puede interpretarse a partir de las obligaciones jurídicas recogidas por escrito en los contratos de AEP/FEM, y pasa a convertirse en una reclamación acerca de cómo pueden interpretarse esas obligaciones jurídicas *a la luz de los hechos y las circunstancias pertinentes*. Mientras que el primer enfoque representa lo que consideramos que es la esencia de una alegación de supeditación *de jure* a las exportaciones, el segundo planteamiento, a nuestro juicio, se ajusta al perfil de una alegación de que una medida de subvención está supeditada *de facto* a los resultados de exportación. Por consiguiente, estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que las alegaciones de los Estados Unidos de supeditación *de jure* a las exportaciones contra las medidas de AEP/FEM impugnadas están indebidamente constituidas. Por tanto, desestimamos la alegación de los Estados Unidos de que la concesión de AEP/FEM para el A380, el A340-500/600 y el A330-200 estuvo supeditada *de jure* a los resultados de exportación previstos, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC.

7.714 En cualquier caso, como explicamos en la sección siguiente, incluso suponiendo que nos equivocamos en nuestra valoración de los tipos de prueba que pueden utilizarse para someter una alegación de supeditación *de jure* a las exportaciones al amparo del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4, desestimaríamos las alegaciones de los Estados Unidos ya que, incluso teniendo en cuenta las pruebas que han presentado que son ajenas a los contratos de AEP/FEM, no creemos que hayan establecido que la concesión de las subvenciones estuviese supeditada *de jure* a los resultados de exportación previstos.

> La cuestión de si las pruebas en las que se basan los Estados Unidos demuestran que las subvenciones de AEP/FEM se concedieron supeditadas ***de jure*** a los resultados de exportación previstos

7.715 Recordamos que al concluir cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados, los Estados miembros de las Comunidades Europeas proporcionaron a Airbus una contribución financiera que confirió un beneficio. En otras palabras, la subvención otorgada en el marco de los contratos de AEP/FEM se concedió cuando cada Estado miembro de las Comunidades Europeas proporcionó la AEP/FEM. De ello se deduce que para que la alegación de los Estados Unidos prospere, deben demostrar que la concesión de AEP/FEM, desde el punto de vista jurídico, estuvo condicionada, al menos en parte, a la previsión de resultados de exportación de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, o fue dependiente, al menos en parte, de esa previsión.

7.716 El texto de los contratos de AEP/FEM impugnados no ofrece ningún apoyo explícito a la alegación de los Estados Unidos. Además, tras examinar cómo debían funcionar las disposiciones contractuales de reembolso a la luz de las pruebas presentadas por los Estados Unidos, desde el punto de vista jurídico no parece que la previsión de resultados de exportación que hicieron los Estados miembros de las Comunidades Europeas fuese una condición para la concesión de las subvenciones. A este respecto, recordamos que aunque es cierto que los Estados miembros de las Comunidades Europeas tuvieron que contar con que Airbus hiciese ventas de LCA que necesariamente incluían un número importante de exportaciones al concluir los contratos de AEP/FEM, el hecho de que Airbus no estuviese sujeto a ninguna obligación jurídica de vender ninguna LCA significa que, sobre la base de cómo debían funcionar las condiciones de reembolso, los Estados miembros de las Comunidades Europeas podrían como mucho haber tenido un alto nivel de certidumbre de que cada concesión de AEP/FEM induciría a Airbus a realizar un número importante de ventas de exportación. Las demás

ICC suprimida donde se indica [***]

disposiciones contractuales en las que aparentemente se basan los Estados Unidos no añaden nada a esta interpretación de cómo funcionan las disposiciones de reembolso.[3300] Por consiguiente, sobre la base de las pruebas presentadas por los Estados Unidos, el modo en que debían funcionar las disposiciones de reembolso de la AEP/FEM muestra que, desde el punto de vista jurídico, los Estados miembros de las Comunidades Europeas proporcionaron la AEP/FEM sobre la base de sus expectativas de que Airbus exportaría (pero no con la condición de que lo hiciese). Por consiguiente, aun suponiendo que los Estados Unidos tenían derecho a presentar sus argumentos basándose en pruebas que son ajenas a los contratos de AEP/FEM, constatamos que no han demostrado que las subvenciones de AEP/FEM se concediesen supeditadas *de jure* a resultados de exportación previstos.

5. La cuestión de si determinados préstamos del Banco Europeo de Inversiones a Airbus son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC

a) Introducción

7.717 Los Estados Unidos alegan que al menos 12 préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones ("BEI") a diversas entidades Airbus entre 1988 y 2002 constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Se trata de los 12 préstamos siguientes[3301]:

i) el préstamo de 2002 a EADS para actividades de investigación y desarrollo relacionadas con el A380 (Nº 21650/FR)[3302];

ii) el préstamo de 1993 a Aérospatiale para la producción de los Super Transporteurs (Nº 6832/FR)[3303];

iii) el préstamo de 1992 a Aérospatiale para la realización de obras y la instalación de equipo industrial para el A330/A340 (Nº 16086)[3304];

[3300] Los Estados Unidos parecen basarse para su alegación de supeditación *de jure* en las mismas disposiciones contractuales adicionales descritas *supra* en el contexto de la alegación de supeditación *de facto*. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 163-209.

[3301] Los Estados Unidos habían impugnado también un decimotercer préstamo, el préstamo de 1997 a Aérospatiale para los Super Transporteurs, pero retiraron su reclamación contra esa medida después de que las Comunidades Europeas confirmaran en su Primera comunicación escrita y en CE - Prueba documental 154 (ICC) que el préstamo en cuestión nunca se concedió. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 12 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, nota 807.

[3302] Contrat de Financement entre La Banque Européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS N.V., Munich, 2 de agosto de 2002, Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC), modificado por Avenant Relatif au Contrat de Financement en date du 2 août 2002 entre La Banque Européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS N.V., París, 5 de mayo de 2004, Luxemburgo,10 de mayo de 2004, CE - Prueba documental 879 (ICC).

[3303] Aérospatiale Super Transporteur A, Contrat de financement entre La Banque Européenne d'investissement et Aérospatiale Société Nationale Industrielle, Luxemburgo, 4 de octubre de 1993, CE - Prueba documental 695 (ICC); y Aérospatiale Super Transporteur A, Accord 3 entre La Banque Européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS France, París, 7 de noviembre de 2002, CE - Prueba documental 699 (ICC).

[3304] Aérospatiale-Gramont A330/340 II, Contrat de Financement entre La Banque Européenne d'investissement et Aérospatiale Société Nationale Industrielle, París, 20 de julio de 1992 y Luxemburgo, 21 de julio de 1992, CE - Prueba documental 694 (ICC); y Aérospatiale-Gramont A330/340 II, Accord 2 entre La Banque Européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS France, París, 7 de noviembre de 2002, CE - Prueba documental 698 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

iv) el préstamo de 1991 a British Aerospace para el diseño, desarrollo y fabricación de cajas de ala para el A330/A340 (Nº 15119/UK)[3305];

v) el préstamo de 1990 a CASA para el diseño y producción de diversas partes del A320 y del A330/A340 (préstamo Nº 1.4711/ES)[3306];

vi) el préstamo de 1990 a CASA para el diseño y producción de diversas partes del A320 y del A330/A340 (Nº 1.4712/ES)[3307];

vii) el préstamo de 1990 a British Aerospace para el diseño, desarrollo y fabricación de cajas de ala para el A330/A340 (Nº 14999/UK)[3308];

viii) el préstamo de 1990 a Airbus Industrie GIE para actividades de investigación, diseño y desarrollo del A321 (Nº 15007)[3309];

ix) el préstamo de 1989 a CASA para el diseño y producción de diversas partes del A320 y el A330/A340 (14081/ES)[3310];

x) el préstamo de 1989 a BAE Systems para el diseño y desarrollo de alas para el A320 (Nº 13802/UK)[3311];

[3305] British Aerospace-Airbus A330/340 - B, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Londres, 15 de marzo de 1991, CE - Prueba documental 706 (ICC); British Aerospace-Airbus A330/340 - B bis, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Londres, 26 de junio de 1991, Luxemburgo, 26 de junio de 1991, CE - Prueba documental 707 (ICC); modificado por Amendment Agreement between European Investment Bank and British Aerospace Public Limited Company and **[***]** and British Aerospace (Operations) Limited, Londres, 9 de septiembre de 1999, Luxemburgo, 10 de septiembre de 1999, CE - Prueba documental 708 (ICC); Deed of Novation, Amendment and Release between European Investment Bank and BAE Systems PLC and **[***]** and BAE (Operations) Limited, 23 de julio de 2001, CE - Prueba documental 709 (ICC); y Deed of Amendment between European Investment Bank and BAE Systems PLC, 17 de mayo de 2004, CE - Prueba documental 710 (ICC).

[3306] Proyecto Casa Airbus A320/330/3340-B, Contrato de Financiación entre el Banco Europeo de Inversiones y Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), Madrid, a 29 de junio de 1990, Luxemburgo, a 2 de julio de 1990, Nº 1.4711/ES, CE - Prueba documental 701 (ICC).

[3307] Proyecto Casa Airbus A320/330/340-C, Contrato de Financiación entre el Banco Europeo de Inversiones y Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), Madrid, a 29 de junio de 1990, Luxemburgo, a 2 de julio de 1990, Nº 1.4712/ES, CE - Prueba documental 702 (ICC). Destacamos que los Estados Unidos no hicieron inicialmente referencia en su Primera comunicación escrita a este préstamo, que fue comunicado por primera vez por las Comunidades Europeas en CE - Prueba documental 154 (ICC).

[3308] BAE-Airbus A330/340-A, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Londres, 21 de diciembre de 1990, Luxemburgo, 21 de diciembre de 1990, CE - Prueba documental 705 (ICC).

[3309] Airbus Industrie A321 Development Project, Finance Contract between European Investment Bank and Airbus Industrie Financial Services and Airbus Industrie *G.I.E.*, Toulouse, 21 de diciembre de 1990, CE - Prueba documental 692 (ICC).

[3310] Proyecto Casa Airbus A320/330/3340-A, Contrato de Financiación entre el Banco Europeo de Inversiones y Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), Luxemburgo, a 20 de julio de 1989, Nº 1.4081/ES, CE - Prueba documental 700 (ICC).

[3311] BAE-Airbus A320 Project B, Finance Contract between European Investment Bank and BAE Systems p.l.c., London, 2 February 1989, as amended on 14 February 1991, 8 April 1994, 22 October 1996, and 9/10 September 1999, and as novated and amended on 23 July 2001, CE - Prueba documental 704 (ICC); modificado por Amendment Agreement between European Investment Bank and British Aerospace Public Limited Company and **[***]** and British Aerospace (Operations) Limited, Londres, 9 de septiembre de 1999,

ICC suprimida donde se indica [***]

xi) el préstamo de 1988 a British Aerospace para el diseño y desarrollo de alas para el A320 (Nº 13588/UK)[3312]; y

xii) el préstamo de 1988 a Aérospatiale para una nueva planta de montaje del A330/340 y locales administrativos y de servicios (Nº 13764/FR).[3313]

7.718 Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de los Estados Unidos basándose en varias razones. Apoyándose en una primera serie de argumentos, solicitan al Grupo Especial que desestime las alegaciones estadounidenses con respecto a determinados préstamos porque sostienen que: i) los préstamos concedidos entre 1988 y 1993 no están comprendidos en el ámbito temporal de aplicación del Acuerdo SMC; ii) los préstamos concedidos entre 1988 y 1993 se concedieron a entidades Airbus distintas de Airbus SAS o sus filiales, y los Estados Unidos no han demostrado la "transferencia" de los supuestos beneficios de esos préstamos a Airbus SAS; iii) ocho de los préstamos han sido reembolsados en su totalidad, por lo que no son "medidas existentes"; y iv) uno de los préstamos (a British Aerospace) se concedió a una entidad que ya no participa en la producción de LCA de Airbus ni forma parte de Airbus SAS **[***]**. Las Comunidades Europeas cuestionan asimismo las alegaciones de concesión de subvenciones específicas formuladas por los Estados Unidos y aducen que los préstamos en cuestión no otorgan un beneficio a Airbus, y que, en todo caso, las supuestas subvenciones no eran específicas en el sentido del Acuerdo SMC.

7.719 En otro lugar del presente informe, hemos examinado y rechazado los dos primeros argumentos de las Comunidades Europeas, relativos respectivamente al ámbito temporal de aplicación del Acuerdo SMC y a la cuestión de la "transferencia".[3314] En el análisis siguiente, nos ocupamos en primer lugar de los otros dos argumentos de las Comunidades Europeas que no se refieren a la cuestión de si los préstamos impugnados constituyen subvenciones específicas, antes de proceder a examinar el contenido de las alegaciones de existencia de subvenciones específicas formuladas por los Estados Unidos al amparo de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

i) Préstamos ya reembolsados

7.720 Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que rechace las alegaciones de los Estados Unidos con respecto a todos los préstamos del BEI, salvo tres, debido a que los préstamos en cuestión han sido ya reembolsados en su totalidad, en muchos casos antes del establecimiento de este

---

Luxemburgo, 10 de septiembre de 1999, CE - Prueba documental 708 (ICC); Deed of Novation, Amendment and Release between European Investment Bank and BAE Systems PLC and **[***]** and BAE (Operations) Limited, 23 de julio de 2001, CE - Prueba documental 709 (ICC); y Deed of Amendment between European Investment Bank and BAE Systems PLC, 17 de mayo de 2004, CE - Prueba documental 710 (ICC).

[3312] BAE-Airbus A320, Finance Contract between European Investment Bank and **[***]** and British Aerospace Public Limited Company, Luxemburgo, 18 de octubre de 1988, CE - Prueba documental 703 (ICC); modificado por Amendment Agreement between European Investment Bank and British Aerospace Public Limited Company and **[***]** and British Aerospace (Operations) Limited, Londres, 9 de septiembre de 1999, Luxemburgo, 10 de septiembre de 1999, CE - Prueba documental 708 (ICC); Deed of Novation, Amendment and Release between European Investment Bank and BAE Systems PLC and **[***]** and BAE (Operations) Limited, 23 de julio de 2001, CE - Prueba documental 709 (ICC); y Deed of Amendment between European Investment Bank and BAE Systems PLC, 17 de mayo de 2004, CE - Prueba documental 710 (ICC).

[3313] Projet Aérospatiale Gramont A330/340, Contrat de Financement entre La Banque Européenne d'investissement et Aérospatiale Société Nationale Industrielle, París, 21 de diciembre de 1988, CE - Prueba documental 693 (ICC); y Projet Aérospatiale Gramont A330/340, Accord 1 entre La Banque Européenne d'investissement et European Aeronautic Defence and Space Company, EADS France, GIE Saint Martin Bail, GIE Gramont Bail, París, 7 de noviembre de 2002, CE - Prueba documental 697 (ICC).

[3314] *Véanse* los párrafos 7.44-765, en los que figuran las constataciones del Grupo Especial sobre los argumentos relativos al ámbito temporal, y los párrafos 7.192-7.200, en los que se recogen sus constataciones acerca del argumento relativo a la transferencia.

ICC suprimida donde se indica [***]

Grupo Especial.[3315] Según las Comunidades Europeas, para impugnar préstamos que han sido reembolsados en su totalidad, los Estados Unidos deben explicar por qué el Grupo Especial debe examinarlos, y cómo puede formular recomendaciones y constataciones al respecto, dado que se trata de medidas que ya no existen. Además, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos deben explicar de qué manera préstamos que ya no existen causan efectos desfavorables actuales para sus intereses.[3316]

7.721 Los Estados Unidos se remiten a la declaración del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, en el que éste observó que "podría existir un desfase temporal entre el pago de una subvención y cualesquiera efectos desfavorables consiguientes"[3317] y aducen que un préstamo subvencionado puede seguir otorgando un beneficio o causando efectos desfavorables después de reembolsado, de la misma forma que una subvención puede seguir otorgando un beneficio o causando efectos desfavorables después de haber sido concedida.[3318]

7.722 En síntesis, la argumentación de las Comunidades Europeas plantea dos cuestiones: si es posible impugnar al amparo del artículo 5 del Acuerdo SMC supuestas medidas de subvención que ya han expirado, y si los Estados Unidos han hecho lo suficiente para demostrar que esas medidas (los préstamos del BEI en cuestión) causan efectos desfavorables actuales para sus intereses. Con respecto a la primera, entendemos que las Comunidades Europeas aducen que una vez que un préstamo subvencionado ha sido totalmente reembolsado, la subvención no existe ya como medida y por tanto no puede causar efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC. De conformidad con esa argumentación los préstamos subvencionados no pueden causar efectos desfavorables después de la fecha en que hayan sido totalmente reembolsados. No podemos aceptar la tesis de las Comunidades Europeas. Como ha indicado el Órgano de Apelación:

> "... el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC dispone que cuando se ha determinado que 'cualquier subvención *ha tenido* efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro', el Miembro que otorgue la subvención 'adoptará las medidas apropiadas *para eliminar los efectos desfavorables* o retirará la subvención'. (sin cursivas en el original) El empleo de las palabras 'ha tenido' sugiere que podría existir un desfase temporal entre el pago de una subvención y cualesquiera efectos desfavorables consiguientes. Si las medidas que han expirado que sirven de base a pagos anteriores no pudieran impugnarse en procedimientos de solución de diferencias de la OMC, sería difícil obtener medidas correctivas para esos defectos desfavorables. Además, a diferencia del párrafo 7 del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 19 del ESD, las medidas correctivas previstas en el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC para los efectos desfavorables de una subvención son: i) el retiro de la subvención, *o* ii) la eliminación de los efectos desfavorables. La eliminación de los efectos desfavorables mediante medidas distintas del retiro de una subvención no sería posible si la expiración de una medida la excluyera automáticamente del mandato de un grupo especial".[3319]

[3315] Los tres préstamos que no han sido reembolsados en su totalidad son **[***]**, **[***]** y **[***]**.

[3316] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1001; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 96; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 481 y 482.

[3317] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 273.

[3318] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 18 del Grupo Especial; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, nota 301.

[3319] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 273. (no se reproduce la nota de pie de página; las cursivas figuran en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

De forma análoga, el Grupo Especial que examinó el asunto *Indonesia - Automóviles* observó lo siguiente:

> "Si tuviéramos que considerar que las subvenciones del pasado no son pertinentes para nuestro análisis de perjuicio grave por tratarse de 'medidas ya vencidas' al mismo tiempo que las medidas futuras todavía no pueden haber causado un perjuicio grave real, sería difícil imaginar que un grupo especial pudiera llegar a determinar la existencia de perjuicio grave real."[3320]

7.723 Aunque las subvenciones objeto de las declaraciones anteriores no implicaban la concesión de préstamos[3321], las observaciones del Órgano de Apelación y del Grupo Especial son, a nuestro juicio, igualmente aplicables y pertinentes a los préstamos del BEI en litigio en la presente diferencia. En consecuencia, aunque las Comunidades Europeas puedan estar en lo cierto al calificar a un préstamo del BEI totalmente reembolsado de medida que ya no existe, la naturaleza de una alegación relativa a los efectos desfavorables no impide que pueda constatarse la existencia de un efecto consiguiente en el mercado pertinente después de haberse reembolsado totalmente el préstamo, y que ese efecto consiguiente pueda causar efectos desfavorables en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC. En consecuencia no hay ningún fundamento jurídico que respalde la tesis de las Comunidades Europeas de que los préstamos totalmente reembolsados que supuestamente constituyen subvenciones no pueden ser impugnados al amparo del artículo 5 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, a la luz de lo expuesto, y en consonancia con nuestras constataciones acerca del ámbito temporal de la presente diferencia, rechazamos la petición de las Comunidades Europeas de que excluyamos de nuestro examen de las alegaciones formuladas por los Estados Unidos todos los préstamos en litigio del BEI, salvo tres, por tratarse de medidas que han expirado ya.

7.724 La segunda cuestión planteada por las Comunidades Europeas es si los Estados Unidos han demostrado que los préstamos del BEI que se ha constatado que constituyen subvenciones específicas causan efectos desfavorables actuales para sus intereses. Analizaremos las preocupaciones de las Comunidades Europeas, en la medida necesaria, en la sección de nuestro informe en la que se examina el contenido de las alegaciones formuladas por los Estados Unidos con respecto a los efectos desfavorables.[3322]

ii) El préstamo de 1991 a British Aerospace

7.725 Las Comunidades Europeas afirman que **[***]** sigue **[***]**, incluso después de la transferencia de todas las actividades de diseño, ingeniería, fabricación y producción relacionadas con LCA de Airbus a filiales de Airbus SAS en 2001 y la venta de la participación del 20 por ciento en Airbus SAS a EADS en octubre de 2006. De ello se sigue, según las Comunidades Europeas, que es imposible que cualquier posible beneficio otorgado por este préstamo haya sido transferido a Airbus SAS y cause efectos desfavorables actuales para los intereses de los Estados Unidos.[3323]

7.726 Los Estados Unidos sostienen que lo único que pone de manifiesto la afirmación de las Comunidades Europeas es que Airbus recibió el beneficio total de una subvención concedida para

---

[3320] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.206.

[3321] La declaración del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* se formuló en el contexto de las alegaciones del Brasil contra el pago de subvenciones a los productores estadounidenses de algodón en el marco de los programas de "contratos de producción flexible" y "asistencia por pérdida de mercado". La declaración del Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles* se refería a subvenciones proporcionadas en el marco del Programa de Automóviles Nacionales mediante la exoneración de los derechos de importación y la exención del impuesto de lujo sobre las ventas.

[3322] Sección VII.F del presente informe.

[3323] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1058; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 483.

ICC suprimida donde se indica [***]

el A330/A340, en tanto que **[***]**. Aducen que para evaluar si la supuesta subvención ha causado efectos desfavorables para sus intereses en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC basta demostrar que el receptor del préstamo obtuvo un beneficio, por lo que se concedió una subvención, y que esa subvención se concedió para el desarrollo y producción de LCA. En todo caso, los Estados Unidos señalan que aun suponiendo que **[***]** debe recordarse que **[***]**. En consecuencia, con independencia del actual **[***]** del préstamo de 1991 del BEI, los Estados Unidos sostienen que ese préstamo está debidamente sometido a la consideración del Grupo Especial, que Airbus en general y el A330/A340 en particular se han beneficiado durante 15 años de los tipos de interés del BEI, inferiores a los del mercado, y que, en el curso de ese período, las condiciones de favor del préstamo han contribuido a causar efectos desfavorables para los intereses de los productores estadounidenses.[3324]

7.727 Recordamos que hemos rechazado ya el argumento de las Comunidades Europeas de que, para establecer la existencia de efectos desfavorables, los Estados Unidos deben demostrar la "transferencia" a Airbus SAS o alguna de sus filiales mediante las contribuciones financieras impugnadas de algún beneficio otorgado a entidades que formaban parte del consorcio Airbus Industrie.[3325] Al hacerlo, hemos concluido que la utilización por las Comunidades Europeas del concepto de "transferencia" estaba fuera de lugar a la luz de las circunstancias de hecho que concurren en la presente diferencia. En particular, hemos constatado que, dadas las circunstancias económicas de la producción de LCA de Airbus, el consorcio Airbus Industrie es el mismo productor de LCA de Airbus que Airbus SAS. En consecuencia hemos llegado a la conclusión de que no es necesario que los Estados Unidos demuestren la transferencia a Airbus SAS del beneficio eventualmente otorgado por cada una de las supuestas contribuciones financieras a entidades que formaban parte del consorcio Airbus Industrie. Por consiguiente, en relación con el período comprendido entre 1991 y octubre de 2006, en el que British Aerospace o su sucesora BAE Systems siguieron participando en la producción de LCA de Airbus, nos parece evidente que cualquier beneficio (en forma de tipos de interés inferiores a los del mercado) otorgado con el préstamo de 1991 del BEI fue otorgado al mismo productor de LCA de Airbus.

7.728 Señalamos que, según información a disposición del público, los fondos obtenidos por British Aerospace para el A330/A340 en el marco del préstamo de 1991 del BEI ascendieron a 141.274.864 euros.[3326] En consecuencia, según las Comunidades Europeas, a enero de 2007, **[***]** del principal prestado **[***]**.[3327] En consecuencia, en la medida en que el préstamo del BEI otorgó un beneficio, ese beneficio fue recibido en su mayor parte entre 1991 y octubre de 2006 y, por ende, puede vincularse directamente con las LCA de Airbus. Según entendemos, los Estados Unidos aducen asimismo que el hecho de que BAE Systems **[***]** actualmente significa que Airbus recibió en su totalidad el beneficio de la subvención proporcionada por el préstamo del BEI para el A330/A340. Aunque creemos que no sería irrazonable considerar que el **[***]** del préstamo del BEI por BAE Systems después de octubre de 2006 indica al menos que Airbus SAS recibió el importe del principal del préstamo pendiente en el momento de la retirada de BAE Systems de Airbus SAS sin ninguna contrapartida (con la conversión de esta porción del préstamo en una concesión de fondos), no consideramos necesario llegar a una conclusión firme sobre la posición de los Estados Unidos.

[3324] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 17 del Grupo Especial.
[3325] *Véanse* los párrafos 7.190-7.200 *supra*.
[3326] Estados Unidos - Prueba documental 157.
[3327] CE - Prueba documental 154 (ICC). Esta Prueba documental contiene una sinopsis preparada por el BEI de la situación de los préstamos impugnados por los Estados Unidos en enero de 2007. En ella se facilita información sobre aspectos como los números de los contratos de préstamo, las fechas de desembolso, las monedas del préstamo, los tipos de interés y el principal pendiente. Entendemos que los Estados Unidos no ponen en tela de juicio la exactitud ni la fiabilidad de la información recogida en esta Prueba documental en lo que respecta al monto del principal pendiente del préstamo de 1991 del BEI a British Aerospace en enero de 2007.

ICC suprimida donde se indica [***]

A nuestro juicio, el hecho de que cualquier beneficio otorgado por el préstamo se habría percibido en su mayor parte entre 1991 y octubre de 2006 y en consecuencia estaría directamente vinculado a LCA de Airbus basta para rechazar el argumento de las Comunidades Europeas de que no era posible que el eventual beneficio otorgado por el préstamo del BEI de 1991 a British Aerospace se hubiera transferido a Airbus SAS y por ello causara efectos desfavorables actuales para los intereses de los Estados Unidos. Por consiguiente, rechazamos la petición de las Comunidades Europeas de que desestimemos la reclamación de los Estados Unidos contra el préstamo de 1991 del BEI a British Aerospace debido al hecho de que BAE Systems ha **[*****]** sin participar ya en la producción de LCA de Airbus.

b) La cuestión de si cada uno de los préstamos del BEI impugnados constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

i) ¿Son los préstamos "contribuciones financieras"?

7.729 Los Estados Unidos aducen que todos los préstamos del BEI impugnados implican transferencias directas o posibles transferencias directas de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y son, por tanto, contribuciones financieras.[3328] Las Comunidades Europeas no cuestionan la afirmación de los Estados Unidos de que todas las medidas en litigio implican contribuciones financieras en forma de préstamos, pero, con respecto al préstamo de 2002 a EADS para el A380, ponen en tela de juicio la cuantía de la contribución financiera en cuestión. Antes de proceder a examinar las afirmaciones de las Comunidades Europeas con respecto al préstamo de 2002 a EADS, recordamos que el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC menciona expresamente los "préstamos" como ejemplo de "práctica de un gobierno {que} impli{ca} una transferencia directa de fondos" y, por ende, una contribución financiera. En consecuencia, coincidimos con las partes en que, en la medida en que los contratos de financiación del BEI ponen de manifiesto la existencia de préstamos, se trata de contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

- El préstamo de 2002 a EADS

7.730 El contrato de financiación concluido entre el BEI y EADS el 2 de agosto de 2002 abría una línea de crédito ("*crédit*") de 700 millones de euros para actividades de investigación y desarrollo relacionadas con el proyecto del A380.[3329] Con arreglo a las condiciones del contrato, EADS tenía derecho a solicitar al BEI que pusiera a su disposición la totalidad o parte de esa línea de crédito en préstamos de cuantía no inferior a **[*****]** en el curso de un período de dos años.[3330] En el propio contrato se describían los términos y condiciones básicos de cualquier posible desembolso de fondos, así como el tipo de interés aplicado en relación con los reembolsos.[3331] EADS solicitó un desembolso de **[*****]**, que recibió el **[*****]**.[3332] La parte restante del crédito, de **[*****]**, fue cancelada el **[*****]**.[3333]

7.731 Según las Comunidades Europeas, la contribución financiera proporcionada a EADS en el marco del contrato de financiación de 2002 consistió en un desembolso obtenido por EADS en **[*****]** en forma de un préstamo de **[*****]**. Las Comunidades Europeas aducen que la parte de la línea de

[3328] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 396 y 409; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.
[3329] Artículo 1.02.A, Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC).
[3330] Artículo 1.02.B, Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC).
[3331] Modificado según se indica en CE - Prueba documental 879 (ICC).
[3332] Estados Unidos - Prueba documental 162 (ICC).
[3333] Artículo 1.05.A, Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC). CE, respuesta a la pregunta 178 del Grupo Especial, donde se hace referencia además a CE - Prueba documental 162 y CE - Prueba documental 880 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

crédito no desembolsada de **[***]** no es pertinente, porque el crédito fue cancelado en **[***]**.[3334] Los Estados Unidos afirman, por el contrario, que la cuantía pertinente no debe limitarse al desembolso de **[***]**, sino que debe incluir la línea de crédito de 700 millones de euros. A este respecto, los Estados Unidos identifican dos supuestos beneficios del contrato de financiación, uno derivado de la "utilización final del préstamo" (fórmula con la que entendemos que hacen referencia al préstamo de **[***]**) y otro de la "posibilidad de utilizar una línea de crédito de 700 millones de euros" (el crédito abierto por ese valor).[3335]

7.732 Los Estados Unidos aducen que el último de los beneficios citados se deriva del "propio hecho"[3336] de que el BEI abriera a EADS una línea de crédito de 700 millones de euros. En concreto, afirman que "la posibilidad de EADS de utilizar una línea de crédito de 700 millones de euros le proporcionó una valiosa liquidez".[3337] En consecuencia, consideran que las Comunidades Europeas incurren en error cuando indican que el valor pertinente de la contribución financiera en litigio debe limitarse a la cuantía de los fondos desembolsados en última instancia en el marco del contrato de financiación de 2002. Los Estados Unidos aducen que la referencia del Acuerdo SMC a las "posibles transferencias directas de fondos" como una categoría de "contribución financiera" con la que puede otorgarse un "beneficio" y que puede, por tanto, constituir una subvención, contradice el enfoque de las Comunidades Europeas. Observan que el análisis de la especificidad de una subvención consistente en una posible transferencia directa de fondos ha de realizarse necesariamente antes de saber qué parte de los fondos (en su caso) se desembolsará efectivamente.[3338] En consecuencia, entendemos que, al referirse al supuesto beneficio derivado de la "posibilidad" de EADS de "utilizar una línea de crédito de 700 millones de euros" los Estados Unidos se refieren fundamentalmente al supuesto beneficio otorgado por lo que, a su juicio, constituye una posible transferencia directa de fondos, en concreto la línea de crédito **[***]**.

7.733 La definición de contribución financiera del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 incluye las "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos)". Como hemos explicado antes[3339], la referencia expresa a las "garantías de préstamos" como ejemplo de "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos" es esclarecedora para entender los tipos de medidas que pueden constituir "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos". Una garantía de préstamo puede definirse como una promesa jurídicamente vinculante de reembolsar el saldo pendiente de un préstamo cuando su receptor no realice los reembolsos correspondientes. En consecuencia, la contribución financiera (es decir la posible transferencia directa de fondos) es la promesa de reembolsar un préstamo pendiente en caso de impago y no los fondos que puedan transferirse en el futuro en ese caso.

7.734 El apartado c) del artículo 14 del Acuerdo SMC establece directrices para calcular la cuantía de una subvención en función del beneficio conferido por una garantía de préstamo a los efectos de investigaciones en materia de derechos compensatorios. Hemos señalado ya que ese apartado, aunque su finalidad no es definir las circunstancias en las que una garantía de préstamo otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 en las diferencias que afectan a la Parte III del Acuerdo SMC, proporciona un contexto útil al respecto.[3340] En esa disposición se define el beneficio que confiere una garantía crediticia como la diferencia entre la cantidad que el receptor paga por un préstamo

[3334] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1092; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 452; CE, respuestas a las preguntas 178 y 181 del Grupo Especial.
[3335] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.
[3336] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.
[3337] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.
[3338] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.
[3339] *Véase* el párrafo 7.302 *supra*.
[3340] *Véase* el párrafo 7.303 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

garantizado por el gobierno y la que pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía del gobierno:

> "no se considerará que una garantía crediticia facilitada por el gobierno confiere un beneficio, a menos que haya una diferencia entre la cantidad que paga por un préstamo garantizado por el gobierno la empresa que recibe la garantía y la cantidad que esa empresa pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía del gobierno. En este caso el beneficio será la diferencia entre esas dos cantidades, ajustada para tener en cuenta cualquier diferencia en concepto de comisiones;"

7.735 A nuestro juicio, el hecho de que una garantía crediticia otorgue un beneficio a un receptor cuando le permite obtener el préstamo garantizado a un precio inferior al de mercado implica que el beneficio de una posible transferencia directa de fondos se deriva de la *simple existencia* de la obligación de hacer una transferencia directa de fondos en caso de impago. En consecuencia, como hemos concluido en otro lugar del presente informe[3341], al evaluar si una transacción implica una "posible transferencia directa de fondos" debemos atender fundamentalmente a la existencia de una práctica del gobierno que implique la obligación de realizar una transferencia directa de fondos y que, *en sí misma y por sí misma*, pueda otorgar al receptor un beneficio distinto e independiente del que podría otorgarse con cualquier transferencia futura de fondos, en contraste con las contribuciones financieras consistentes en transferencias directas de fondos, que darán lugar al otorgamiento de un beneficio a un receptor cuando haya una práctica del gobierno que implique una transferencia de esa índole.

7.736 No estamos completamente seguros de que los Estados Unidos pretendieran sugerir con sus argumentos que el contrato de financiación de 2002 concluido por el BEI y EADS evidencia la existencia de dos tipos de contribución financiera (una transferencia directa de fondos (el préstamo **[*******]**) y una posible transferencia directa de fondos (la línea de crédito de 700 millones de euros)). No obstante, a nuestro juicio, eso es lo que se desprende lógicamente de su alegación de que el contrato de financiación da lugar a la obtención por EADS de dos tipos muy distintos de beneficios.

7.737 Recordamos que entre el 2 de agosto de 2002 (fecha de la conclusión del contrato) y **[*****]** (fecha del desembolso del **[*****]**) EADS tuvo derecho a utilizar la línea de crédito de 700 millones de euros. Los Estados Unidos han aducido que la propia existencia de esa línea de crédito otorgó a EADS un beneficio. Dicho de otra forma, alegan que la obligación del BEI de prestar dinero a EADS, *en sí misma y por sí misma*, otorgó un beneficio a EADS. Desde esa perspectiva, coincidimos con los Estados Unidos en que el contrato de financiación, al menos hasta **[*****]**, evidencia la existencia de una posible transferencia directa de fondos por una cuantía de 700 millones de euros.[3342] De forma análoga, los Estados Unidos han aducido que la "utilización final del préstamo", es decir el desembolso efectivo de **[*****]** en los términos y condiciones establecidos en el contrato de financiación, otorgó un beneficio diferente a EADS. En consecuencia, al igual que las Comunidades Europeas, los Estados Unidos consideran que el contrato de financiación evidencia la existencia de una contribución financiera en forma de un préstamo por valor de **[*****]**. Admitimos que el desembolso de **[*****]** constituye un préstamo, y por consiguiente una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[3341] *Véase* el párrafo 7.304 *supra*.

[3342] Una vez que EADS recibió el desembolso de **[***]**, el valor de la línea de crédito facilitada en virtud del contrato se redujo a **[***]**. Los Estados Unidos no han explicado si su alegación abarca también esa cuantía residual de la línea de crédito.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.738 Por tanto, a la luz del análisis precedente, constatamos que el contrato de financiación de 2002 entre el BEI y EADS evidencia la existencia de una contribución financiera, en forma de un préstamo, en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, por una cuantía de **[*******]**. Además, sobre la base de la caracterización que hacen los Estados Unidos del supuesto beneficio derivado de la mera existencia de la línea de crédito de 700 millones de euros, constatamos también que el contrato de financiación de 2002 evidencia la existencia de una posible transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. Examinamos a continuación si con ésas y otras contribuciones financieras proporcionadas por el BEI a Airbus se otorgó un beneficio en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ii) ¿Otorgan los préstamos del BEI impugnados un "beneficio" a Airbus?

Argumentos de los Estados Unidos

7.739 Los Estados Unidos aducen que la finalidad del BEI es precisamente proporcionar financiación en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado para una financiación comparable.[3343] En concreto, señalan que el artículo 18 de los Estatutos del BEI limita expresamente la concesión de créditos por el BEI a las situaciones en las que "no se disponga, en condiciones razonables, de recursos procedentes de otras fuentes". Además, los Estados Unidos sostienen que el BEI utiliza la clasificación crediticia AAA de Estados miembros de las Comunidades Europeas para obtener del mercado monetario un gran volumen de fondos a tipos ventajosos y aplica luego esos tipos a receptores de préstamos que no tienen esa clasificación crediticia. En consecuencia, los Estados Unidos aducen que, como en el caso del Technology Partnerships Canada Programme objeto de la diferencia *Canadá - Aeronaves*, el BEI "no trata de obtener ni obtiene una tasa comercial de beneficio"[3344] de los préstamos que concede. Los Estados Unidos instan al Grupo Especial que examina la presente diferencia a que, al igual que el que examinó aquélla, constate que todos los préstamos del BEI en litigio otorgan un beneficio a Airbus.[3345]

7.740 Los Estados Unidos aducen que el tipo de interés aplicado por el BEI a cada uno de los préstamos pertinentes confirma que esos préstamos fueron más ventajosos que los préstamos comparables ofrecidos por un banco comercial. Con respecto a dos de ellos -el préstamo de 2002 del BEI a EADS y el de 1992 a Aérospatiale- los Estados Unidos han presentado su propio análisis del tipo de interés comercial de referencia y han comparado ese tipo con el aplicado por el BEI. En ambos casos, han llegado a la conclusión de que los tipos de interés de una financiación comercial comparable serían menos ventajosos que los aplicados a los préstamos del BEI.[3346] En lo que respecta a los demás préstamos, los Estados Unidos no tuvieron conocimiento de los tipos efectivos de interés aplicados por el BEI hasta que recibieron la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, momento en que las Comunidades Europeas presentaron una sinopsis de una página de extensión de la situación de esos préstamos.[3347] En su Segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas aportaron las copias de los contratos de préstamo, juntamente con su propio análisis de la cuestión de si los préstamos se proporcionaron a tipos de interés distintos de los

[3343] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 397-402; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 260-268.

[3344] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.314.

[3345] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 400.

[3346] En concreto, los Estados Unidos afirman que los tipos de interés aplicados al préstamo de 2002 del BEI a EADS y al préstamo de 1992 a Aérospatiale fueron inferiores, respectivamente, en **[***]** y **[***]** centésimos de punto porcentual al nivel de los intereses que percibiría un prestamista comercial por préstamos comparables. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 275 y 276, donde se hace referencia al estudio preparado por NERA Economic Consulting, *The EIB Loans to Airbus*, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).

[3347] CE - Prueba documental 154 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

comerciales.[3348] Antes de que las Comunidades Europeas revelaran esos datos, los Estados Unidos habían presentado en su Primera comunicación escrita información que ponía de manifiesto que el promedio de los tipos anuales de interés aplicados por el BEI a sus clientes, publicados en los informes anuales del Banco de 1996 a 2004, era inferior al de los tipos comerciales de interés en el mismo período establecidos en el informe Ellis.[3349] Los Estados Unidos adujeron que, habida cuenta de la negativa de las Comunidades Europeas a revelar las condiciones reales de los préstamos en el curso del procedimiento del Anexo V, la conclusión que el Grupo Especial debía inferir razonablemente era la de que los otros nueve préstamos del BEI, concedidos a Airbus entre 1988 y 1993, se concedieron también en condiciones de favor.[3350]

7.741 Los Estados Unidos sostienen que, además del beneficio derivado del tipo de interés que el BEI proporciona supuestamente a los receptores de sus préstamos, los préstamos del BEI otorgan otro beneficio, debido a que el Banco no cobra a sus prestatarios una "comisión por compromiso de recursos" en compensación por la disponibilidad de los préstamos, ni "comisiones por no utilización" en los casos en los que los prestatarios no utilizan las líneas de crédito que ha facilitado el Banco.[3351] Además, aducen que la línea de crédito de 700 millones de euros abierta a EADS en 2002 otorga un beneficio porque, a su juicio, "la posibilidad de utilizar una línea de crédito de 700 millones de euros proporcionó {a EADS} una valiosa liquidez".[3352] Por último, los Estados Unidos sostienen que todos los préstamos en litigio concedidos antes de 1999 otorgaron un beneficio a Airbus, porque el BEI no exigió una prima de riesgo.[3353]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.742 Las Comunidades Europeas rechazan la afirmación de los Estados Unidos de que, por su propia naturaleza, la concesión de créditos por el BEI otorga un beneficio a los receptores de los préstamos y, en el presente caso, a Airbus. Se remiten al párrafo 1 del artículo 19 y al artículo 24 de los Estatutos del BEI, disposiciones, que, según explican, exigen que el Banco establezca los tipos de interés a un nivel que le permita "hacer frente a sus obligaciones, cubrir sus gastos y constituir un fondo de reserva" equivalente al 10 por ciento del capital suscrito. Además, señalan que de conformidad con el párrafo 2 del artículo 19 de los Estatutos del BEI, "el Banco no concederá ninguna reducción de los tipos de interés". En consecuencia, según las Comunidades Europeas, el BEI no transfiere "a precio de costo" a los prestatarios los fondos de los préstamos que contrae en los mercados de capital.[3354] Además, habría que desechar cualquier teoría de que la concesión de créditos por el BEI da lugar a una subvención por el hecho de que el Banco opere de forma no lucrativa, porque la rentabilidad no es pertinente a la cuestión de si una medida constituye o no una contribución

[3348] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 420 y 421 y 491-508; CE - Prueba documental 722 (ICC). Los Estados Unidos (por conducto del Facilitador) habían solicitado a las Comunidades Europeas que aportaran una copia de los contratos en el curso del proceso del Anexo V, pero las Comunidades Europeas se negaron a hacerlo entre otras razones porque consideraban que los préstamos en cuestión no estaban comprendidos en el ámbito temporal de aplicación del Acuerdo SMC. *Véase* CE, respuesta a la pregunta 81, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

[3349] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 410-416, donde se hace referencia a determinadas partes del informe Ellis, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC); Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 271; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 149 del Grupo Especial.

[3350] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 416.

[3351] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 402, donde se hace referencia a una declaración del BEI presentada como Prueba documental 160 de los Estados Unidos.

[3352] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.

[3353] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 269.

[3354] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1061 y 1062.

ICC suprimida donde se indica [***]

financiera con la que se otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3355]

7.743 Las Comunidades Europeas aducen que, en contra de lo que afirman los Estados Unidos, el BEI no estructura sus préstamos de forma que otorguen un beneficio a los receptores. Explican que el Banco utiliza para determinar los tipos de interés acuerdos de préstamo típicos y una metodología uniforme. Con respecto a esta última, las Comunidades Europeas indican que el BEI establece para cada préstamo que concede tipos de interés que se basan en tres elementos distintos: un tipo básico (que refleja el costo que representa para el BEI la refinanciación en los mercados de capitales); un "margen" (para cumplir su obligación de cubrir los gastos y constituir un fondo de reserva); y, a partir de 1999, una prima de riesgo (que refleja el riesgo crediticio del préstamo y sustituye a la obligación formal de proporcionar una garantía).[3356] Además, las Comunidades Europeas sostienen que la no aplicación por el BEI de comisiones por compromiso de recursos o por no utilización se justifica, entre otras cosas, porque: i) en el caso de los contratos "de tipo abierto" (es decir de los contratos en que los tipos no se establecen *ex ante*) no hay ninguna seguridad en cuanto al momento de la disponibilidad de los fondos y el BEI no se compromete a aplicar un tipo determinado de interés; y ii) en el caso de los contratos de "desembolso único" no hay un compromiso sin plazo definido en sentido estricto, porque una vez firmado el contrato suelen producirse pocos días después uno o varios desembolsos.[3357] Las Comunidades Europeas señalan que si un prestatario anula un desembolso solicitado debe pagar al BEI una compensación.

7.744 Las Comunidades Europeas aducen que el enfoque adoptado por el Grupo Especial que examinó el asunto *Canadá - Aeronaves* no es aplicable en el presente caso porque, en esa diferencia, el Canadá se había negado a facilitar información pertinente sobre los términos y condiciones de los contratos impugnados. Señalan que, en cambio, en la presente diferencia las Comunidades Europeas han comunicado todos los términos y condiciones contractuales pertinentes.[3358]

7.745 Las Comunidades Europeas rechazan los análisis del tipo de interés de referencia presentados por los Estados Unidos por diversas razones[3359] y presentan su propio análisis, que demuestra que, en la mayoría de los casos, los préstamos del BEI en litigio no se concedieron a tipos de interés inferiores a los del mercado, una vez realizados los ajustes procedentes para tener en cuenta el costo de determinadas obligaciones adicionales a que supuestamente estaban sujetos los contratos de préstamo del BEI.[3360] En los casos en los que su análisis pone de manifiesto que determinados préstamos del BEI se concedieron a tipos de interés inferiores a los del mercado, las Comunidades Europeas sostienen que el Grupo Especial debe evaluar si esos préstamos otorgaron un beneficio comprobando si las diferencias del tipo de interés están comprendidas dentro de la banda de los 20-50 centésimos de punto porcentual en torno a la referencia pertinente. A juicio de las Comunidades Europeas, sólo

[3355] CE, respuesta a la pregunta 86 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 485-490.

[3356] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1069 y 1070; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 191.

[3357] CE, respuestas a las preguntas 87 y 179 del Grupo Especial; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 192.

[3358] CE, respuesta a la pregunta 86 del Grupo Especial.

[3359] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1073-1089 y CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 494-499 (en lo que respecta a los tipos de interés de referencia basados en el informe Ellis); CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 188 y 189, y CE - Prueba documental 857 (ICC) (en lo que respecta a los tipos de interés de referencia derivados en el informe de NERA Economic Consulting).

[3360] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1090-1103; CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 500-508; CE - Prueba documental 722 (ICC); CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 876 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

puede existir un beneficio si los tipos de interés exigidos por el BEI están claramente fuera de esa banda.[3361]

7.746 Por último, las Comunidades Europeas aducen que las operaciones generales del BEI son análogas a las del Banco Mundial en la medida en que el último sólo puede ofrecer préstamos si "está convencido de que en las condiciones reinantes en el mercado el prestatario no podría obtener de otra fuente el préstamo en condiciones razonables para el prestatario a juicio del Banco".[3362] Sostienen que el mismo tipo de disposiciones se aplican a las operaciones de préstamo de otras instituciones internacionales de crédito, como el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Corporación Financiera Internacional. En consecuencia, las Comunidades Europeas afirman que si se constata que las operaciones de préstamo del BEI implican una subvención, los préstamos de todas esas otras instituciones internacionales de crédito implicarían asimismo, por definición, subvenciones.

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.747 Las alegaciones de los Estados Unidos con respecto a la cuestión del beneficio se basan esencialmente en dos líneas de argumentación. Los Estados Unidos aducen, en primer lugar, que la naturaleza de las operaciones de préstamo del BEI demuestra que el Banco concede préstamos basándose en consideraciones no comerciales; y, en segundo lugar, que se pone de manifiesto que los términos y condiciones reales de los préstamos concedidos por el BEI a Airbus fueron más ventajosos para Airbus que la financiación comparable en el mercado, porque se otorgaron a tipos menores de interés y sin obligación de pagar comisiones por compromiso de recursos o por no utilización. En lo que respecta a la línea de crédito de 700 millones de euros abierta a EADS en 2002, los Estados Unidos consideran asimismo que se otorgó un beneficio, porque se proporcionó a EADS una "valiosa liquidez".[3363] Evaluamos sucesivamente cada una de esas líneas de argumentación de los Estados Unidos.

Las operaciones de préstamo del BEI

7.748 El BEI fue establecido en 1957 en virtud del artículo 266 del Tratado de Roma ("Tratado constitutivo de la CE") como institución comunitaria para la concesión de créditos a largo plazo. A tenor del artículo 267 del Tratado, la misión del BEI es:

> "... contribuir al desarrollo equilibrado y estable del mercado común en interés de la Comunidad, recurriendo a los mercados de capitales y a sus propios recursos. A tal fin, el Banco facilitará, mediante la concesión de préstamos y garantías y sin perseguir fines lucrativos, la financiación, en todos los sectores de la economía, de los proyectos siguientes:
>
> a) proyectos para el desarrollo de las regiones más atrasadas;
>
> b) proyectos que tiendan a la modernización o reconversión de empresas o a la creación de nuevas actividades necesarias para el progresivo establecimiento del mercado común que, por su amplitud o naturaleza, no puedan ser enteramente financiados con los diversos

[3361] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 507.
[3362] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1064.
[3363] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

medios de financiación existentes en cada uno de los Estados miembros;

c) proyectos de interés común a varios Estados miembros que, por su amplitud o naturaleza, no puedan ser enteramente financiados con los diversos medios de financiación existentes en cada uno de los Estados miembros.

En el cumplimiento de su misión, el Banco facilitará la financiación de programas de inversión en combinación con acciones de los fondos estructurales y otros instrumentos financieros de la Comunidad".[3364]

7.749 Los Estatutos del BEI disponen además lo siguiente:

"Artículo 2

La misión del Banco será la definida en el artículo 267 del {Tratado constitutivo de la CE}.

Artículo 18

1. En el ámbito del mandato definido en el artículo 267 del Tratado, el Banco otorgará créditos a sus miembros o a las empresas privadas o públicas para aquellos proyectos de inversión que deban ejecutarse en los territorios europeos de los Estados miembros, siempre que no se disponga, en condiciones razonables, de recursos procedentes de otras fuentes.

2. La concesión de préstamos estará subordinada, en la medida de lo posible, a la utilización de otros medios de financiación.

3. Cuando se conceda un préstamo a una empresa o a una colectividad que no sea un Estado miembro, el Banco subordinará la concesión de dicho préstamo al otorgamiento de una garantía por el Estado miembro en cuyo territorio haya de ejecutarse el proyecto o de otras garantías suficientes.

4. El Banco podrá garantizar los empréstitos contratados por empresas públicas o privadas o por colectividades para la realización de las operaciones previstas en el artículo 267 del Tratado.

5. El importe total comprometido de los préstamos y garantías concedidos por el Banco no deberá exceder del 250 por ciento del capital suscrito.

6. El Banco se protegerá contra el riesgo de cambio insertando en los contratos de préstamo y de garantía las cláusulas que considere apropiadas.

[3364] CE - Prueba documental 157. Las Comunidades Europeas señalan que el objetivo establecido en el apartado b) "ha sido progresivamente abandonado, ya que las medidas destinadas a establecer el Mercado Único de las Comunidades Europeas tenían un carácter transitorio". Las Comunidades Europeas explican que "se utilizó por última vez en España, durante los primeros años de la adhesión de ese país a las CE". CE, Primera comunicación escrita, nota 809.

ICC suprimida donde se indica [***]

Artículo 19

> 1. Los tipos de interés de los préstamos que conceda el Banco, así como las comisiones de garantía, habrán de adaptarse a las condiciones que prevalezcan en el mercado de capitales y deberán calcularse de manera que los ingresos que resulten de los mismos permitan al Banco hacer frente a sus obligaciones, cubrir sus gastos y constituir un fondo de reserva de conformidad con el artículo 24.
>
> 2. El Banco no concederá ninguna reducción de los tipos de interés. ..."[3365]

7.750 En consecuencia, puede describirse al BEI como una institución bancaria supranacional con fines públicos que promueve con su actuación objetivos de política general de la UE mediante la concesión de préstamos en un amplio conjunto de sectores económicos, "siempre que no se disponga, en condiciones razonables, de recursos procedentes de otras fuentes", a tipos de interés que cubren sus gastos y le permiten crear un fondo de reserva. El BEI ha descrito sus actividades crediticias de la siguiente forma:

> "El respaldo de los Estados miembros proporciona al BEI la mejor clasificación crediticia posible (AAA) en los mercados monetarios, en los que puede por esa razón conseguir grandes cantidades de capital en condiciones muy competitivas. Ello permite a su vez al Banco invertir en proyectos de interés público para los que de otro modo no se obtendría el dinero necesario o habría que obtenerlo con préstamos a mayor precio."[3366]
>
> "Dadas su excelente clasificación crediticia 'AAA' y su condición de importante prestatario internacional en los mercados financieros, el BEI puede obtener fondos a tipos ventajosos. Al tratarse de una institución con fines no lucrativos, el Banco transfiere los beneficios a sus clientes concediéndoles préstamos a tipos muy favorables. Los tipos de interés se basan en los costos de los préstamos para el BEI más un pequeño margen para cubrir los gastos administrativos y de otro tipo."[3367]

7.751 Por lo tanto, de hecho, el BEI obtiene los fondos que presta en el mercado monetario a tipos de interés que corresponden a su clasificación crediticia AAA. Esos fondos se transfieren posteriormente a los prestatarios a ese tipo de interés incrementado en un margen que permite al BEI "hacer frente a sus obligaciones, cubrir sus gastos y constituir un fondo de reserva". Entendemos que desde 1999 el tipo de interés exigido a los prestatarios incluye además una prima de riesgo que refleja el nivel percibido de "pérdidas previstas" en relación con un préstamo.[3368] Las Comunidades Europeas afirman que antes de la introducción de esta prima de riesgo, el BEI tenía en general en cuenta el riesgo crediticio de cada préstamo mediante la exigencia de garantías de préstamo.[3369]

7.752 Los Estados Unidos aducen que estas características de las operaciones de préstamo del BEI demuestran que los préstamos del BEI son préstamos no comerciales y que, por tanto, de la misma forma en que se constató que la naturaleza no comercial de los préstamos en litigio en el asunto

---

[3365] CE - Prueba documental 157.

[3366] *BEI, What Does the Bank Do?*, Estados Unidos - Prueba documental 153. Una declaración similar se hace también en el informe anual de 2004 del BEI, presentado como Prueba documental 159 de los Estados Unidos.

[3367] *BEI, FAQs, Project & Loans*, Estados Unidos - Prueba documental 160. Una declaración similar se hace también en otro documento presentado como Prueba documental 151 por los Estados Unidos.

[3368] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1070; CE - Prueba documental 842, página 149.

[3369] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 191. Este supuesto aspecto de las operaciones crediticias del BEI se examina más detenidamente en los párrafos 7.815-7.819 *infra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

Canadá - Aeronaves otorgaba un beneficio a sus receptores, debe considerarse también que los préstamos del BEI en litigio en la presente diferencia otorgan un beneficio a Airbus, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por el contrario, las Comunidades Europeas rechazan la idea de que, en general, el carácter de las actividades crediticias del BEI implique necesariamente que el Banco no obtuviera de sus préstamos a Airbus una tasa de rendimiento similar a la que habrían tratado de obtener los bancos comerciales. Aducen que para determinar si una medida es una subvención no hay que centrarse en si quien concede el préstamo "'trata de obtener' en abstracto una determinada rentabilidad", sino que debe hacerse "una comparación entre las condiciones en las que se proporcionó la contribución financiera impugnada y las condiciones disponibles en el mercado para el receptor".[3370]

7.753 Recordamos que para discernir si con una contribución financiera en forma de préstamo se otorga un beneficio hay que evaluar si el préstamo en cuestión coloca al receptor en una posición más ventajosa que la que habría tenido si hubiera obtenido un préstamo comparable de un prestamista comercial.[3371] Al hacer esa evaluación, consideramos que la naturaleza no lucrativa de las operaciones del BEI y el mandato del Banco de proporcionar financiación siempre que no se disponga "en condiciones razonables" de recursos procedentes de otras fuentes constituyen características de las actividades crediticias del BEI que indican que sus préstamos se conceden para proyectos que sería más difícil llevar a cabo con éxito, o que sencillamente serían inviables, si se basaran en la financiación comercial. A ese respecto, consideramos que los datos que hemos examinado en relación con la naturaleza de las actividades crediticias del BEI (y especialmente su carácter no lucrativo) respaldan indirectamente la idea de que la rentabilidad que el Banco obtiene de los préstamos que concede a sus clientes (incluidos los impugnados por los Estados Unidos en la presente diferencia) es inferior a la que habría tratado de obtener un prestamista comercial, por lo que se otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No obstante, las partes han presentado otros datos que afectan directamente a los términos y condiciones que, según ellas, los prestamistas comerciales habrían exigido que aceptara Airbus para obtener préstamos comparables a los préstamos del BEI en litigio. Los Estados Unidos han presentado esos datos con el fin de *confirmar* que los préstamos del BEI otorgan un beneficio a Airbus, en tanto que la intención que subyace a la presentación de ese tipo de datos por las Comunidades Europeas es la de refutar las alegaciones de los Estados Unidos y demostrar que los préstamos *no* otorgan un beneficio. En las secciones siguientes analizamos las manifestaciones de las partes.

Términos y condiciones de los préstamos a Airbus

El préstamo de 2002 a EADS

7.754 El préstamo de 2002 del BEI a EADS se concedió para un proyecto determinado, el desarrollo del A380. Se hizo efectivo mediante un desembolso de **[*******]** dólares EE.UU. a un tipo de interés del **[*******]**, pagadero anualmente, sobre un préstamo no amortizable con vencimiento a **[***]** años (pago del capital más el interés del último año el **[*******]**).[3372] Los Estados Unidos alegan que el préstamo a EADS otorgó un beneficio por dos razones: i) porque se concedió en condiciones más ventajosas en lo que respecta al tipo de interés que la financiación comparable en el mercado; y ii) porque EADS no tuvo que pagar comisiones por compromiso de recursos ni por no utilización. Examinamos sucesivamente las alegaciones de los Estados Unidos.

[3370] CE, respuesta a la pregunta 86 del Grupo Especial.
[3371] *Véase* el párrafo 7.382 *supra*.
[3372] Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC), Estados Unidos - Prueba documental 162 (ICC), CE - Prueba documental 168 (ICC) y CE - Prueba documental 879 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

Condiciones relativas al tipo de interés

7.755 Inicialmente, los tipos de interés comerciales de referencia presentados por los Estados Unidos con respecto a todos los préstamos del BEI se basaban en los tipos generales de interés de los préstamos a empresas por países establecidos en el informe Ellis.[3373] Con respecto al préstamo de 2002 del BEI a EADS, los Estados Unidos afirmaban que el tipo comercial de interés ajustado en función del riesgo que el mercado habría exigido a EADS en 2002 sobre un préstamo a largo plazo equivalente habría sido "del orden del **[*******]** por ciento, más las comisiones por compromiso de recursos y por no utilización aplicables".[3374] En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos presentaron un análisis revisado del tipo de interés comercial de referencia para este préstamo, preparado por NERA Economic Consulting (el "informe de NERA sobre el BEI").[3375] Basándose en ese análisis revisado, los Estados Unidos llegan a la conclusión de que "el tipo comercial para un préstamo de las características del préstamo de 2002 del BEI a EADS (empresa prestataria europea, con una clasificación A3/A-, préstamo en eurodólares, vencimiento a 10 años) habría sido el 5,68 por ciento en **[*******]**".[3376]

7.756 Las Comunidades Europeas critican el tipo de interés comercial de referencia propuesto por los Estados Unidos por varias razones. Al evaluar las constataciones del informe de NERA sobre el BEI, alegan que el tipo de referencia de los Estados Unidos para el préstamo de 2002 a EADS adolece de numerosas deficiencias que lo hacen poco fiable:

> "En relación con el préstamo de 2002 del BEI, el BEI ha identificado los siguientes errores fundamentales que afectan a la evaluación de NERA:
>
> - el 'beneficio' total de 57 centésimos de punto porcentual indicado por NERA se basa totalmente en la afirmación que NERA hace, sin pruebas, de que el mercado de capitales en dólares de los Estados Unidos es tan ineficiente que tomar prestados dólares estadounidenses habría costado a EADS 63 centésimos de punto porcentual más aproximadamente que a una empresa estadounidense con una clasificación equivalente.
>
> - NERA supone que EADS habría elegido lo que a juicio de NERA constituye la opción más costosa para adquirir en préstamo dólares estadounidenses (el mercado de eurobonos) a pesar de que, según NERA, habría resultado menos costoso adquirir cantidades a préstamo en el denominado mercado yanqui para una empresa europea como EADS.
>
> - NERA asigna una clasificación crediticia errónea a EADS: en **[*******]** S&P daba a EADS la clasificación A y no A-.
>
> - el 'beneficio' de 57 centésimos de punto porcentual aducido por NERA simplemente no resiste un análisis de los precios conseguidos por otras empresas prestatarias europeas comparables en

[3373] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 404 y 415, donde se hace referencia al informe Ellis, Prueba documental 6, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).
[3374] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 404.
[3375] NERA, The EIB Loans to Airbus (en lo sucesivo "informe de NERA sobre el BEI"), Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).
[3376] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 275.

ICC suprimida donde se indica [***]

> el momento del préstamo de 2002 del BEI ni, de hecho, de los niveles de precios que EADS podría haber conseguido en el mercado de *swap* o en el mercado de préstamos sindicados en dólares de los Estados Unidos."[3377]

7.757 Según entendemos, el tipo de interés comercial de referencia identificado en el informe de NERA sobre el BEI con respecto al préstamo de 2002 a EADS se basa en el tipo de interés que una empresa prestataria no estadounidense que supuestamente tuviera la misma clasificación crediticia que EADS habría tenido que pagar por un bono en "eurodólares" a 10 años emitido el **[***]**.[3378] Los bonos en eurodólares son bonos en dólares de los Estados Unidos emitidos por empresas ubicadas fuera de los Estados Unidos. Es posible compararlos con los bonos "yanquis", o bonos en dólares de los Estados Unidos emitidos dentro de los Estados Unidos por empresas que no están domiciliadas en ese país, o con los bonos internos en dólares de los Estados Unidos, emitidos por empresas estadounidenses en ese país. NERA afirma que en agosto de 2004 el rendimiento de los bonos en eurodólares de clase A a 10 años superaba al de los bonos yanquis en 30 centésimos de punto porcentual aproximadamente, y el de los bonos yanquis de clase A al de los bonos internos en dólares de los Estados Unidos a 10 años en unos 33 centésimos de punto porcentual .[3379] Dicho de otra forma, según el informe de NERA sobre el BEI, en agosto de 2004 los bonos en dólares de los Estados Unidos a 10 años eran aproximadamente 63 centésimos de punto porcentual más costosos para las empresas no estadounidenses con la clasificación A que los emitían fuera de los Estados Unidos que para las empresas estadounidenses con la misma clasificación que los emitían dentro del país. NERA explica que esta diferencia de precios se debe a factores como "los riesgos transfronterizos (la exposición a los riesgos monetarios de una empresa extranjera que adquiera en préstamo cantidades en dólares de los Estados Unidos, unida al hecho de que si el prestatario no está en los Estados Unidos puede resultarle más difícil hacer cumplir las cláusulas de la escritura de emisión de bonos, etc.) y las diferencias de liquidez en los tres mercados".[3380]

7.758 La primera crítica de las Comunidades Europeas al informe de NERA sobre el BEI se refiere a la idoneidad de la utilización del rendimiento vinculado a un índice de bonos en eurodólares a 10 años en agosto de 2004 como base del tipo de interés de referencia apropiado. Las Comunidades Europeas señalan que NERA no cita datos o fuentes de información concretos en apoyo de su afirmación acerca de los niveles del rendimiento de los bonos en eurodólares o de los bonos yanquis a 10 años en **[***]**. Además, aducen que si los índices utilizados por NERA fueron el índice único Bloomberg para valores industriales yanquis de clase A en dólares de los Estados Unidos a 10 años y el índice único UEM para valores en eurodólares de clase A a 10 años, la evaluación de NERA no es fiable, porque ambos índices constituyen "una especie de interpolación entre bonos existentes" que no son homogéneos.[3381] Las Comunidades Europeas explican que el primero de esos índices incluye bonos emitidos por "el Estado de Israel, el Banco de China, el Banco Nacional de Hungría, Polonia y BHP". Señalan que la heterogeneidad de esos emisores de bonos se refleja en el hecho de que la amplitud del diferencial entre los bonos en dólares de los Estados Unidos a 10 años emitidos por empresas industriales nacionales con la clasificación A y los bonos yanquis en dólares de los Estados

[3377] EIB Analysis of NERA EIB Report (en lo sucesivo "análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI"), página 1, CE - Prueba documental 857 (ICC). *Véase también* CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.

[3378] Informe de NERA sobre el BEI, página 7.

[3379] Informe de NERA sobre el BEI, páginas 3 y 4.

[3380] Informe de NERA sobre el BEI, nota 5, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC). *Véanse también* Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial, donde los Estados Unidos señalan que el hecho de que los bonos en eurodólares no estén registrados en la Comisión de Valores y Bolsa de los Estados Unidos implica la imposibilidad de vender inmediatamente en los Estados Unidos las nuevas emisiones, con la consiguiente disminución de liquidez.

[3381] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos a 10 años emitidos por usuarios industriales con esa misma clasificación pone de manifiesto "una enorme volatilidad, con un valor mínimo de 21 centésimos de punto porcentual y un valor máximo de 35 centésimos de punto porcentual ". De forma análoga, las Comunidades Europeas observan que el índice de bonos en eurodólares a 10 años "incluye actualmente emisores tales como la República de Italia, la región italiana de Campania, la filial griega de Coca Cola y algunas entidades intermediarias especiales relacionadas con Transneft, la empresa rusa proveedora de oleoductos".[3382] La diferencia entre los bonos yanquis en dólares de los Estados Unidos a 10 años emitidos por usuarios industriales con la clasificación A y los bonos en eurodólares a 10 años emitidos por usuarios industriales con la clasificación A de la UEM es asimismo "muy volátil, con un valor mínimo de 19 centésimos de punto porcentual y un valor máximo de 39". Habida cuenta de que no todos los emisores de los bonos considerados para compilar esos índices son empresas industriales, las Comunidades Europeas aducen que los índices no son representativos a efectos de la determinación de lo que el mercado habría exigido pagar a una empresa como EADS en 2004 por una financiación en dólares de los Estados Unidos similar a la del préstamo del BEI.[3383]

7.759 Coincidimos con las Comunidades Europeas en que la utilización de un índice de bonos en dólares de los Estados Unidos derivado de datos sobre el rendimiento de bonos emitidos en agosto de 2004 por entidades entre las que figuran gobiernos y empresas no industriales no proporciona una referencia perfecta para evaluar el tipo exacto de interés que una empresa como EADS habría tenido que pagar por una financiación en bonos en dólares de los Estados Unidos de esa naturaleza en agosto de 2004.[3384] Sin embargo, a nuestro juicio, el índice de bonos en eurodólares que los Estados Unidos parecen haber utilizado no carece enteramente de pertinencia.[3385] En primer lugar, señalamos que los bonos en eurodólares constituyen una forma de financiación en dólares de los Estados Unidos a la que pueden recurrir entidades que como EADS tienen su domicilio y operan fuera de los Estados Unidos.[3386] En consecuencia, la financiación mediante bonos en eurodólares era una opción disponible para EADS en el momento en que se hizo efectivo el préstamo del BEI. En segundo lugar, aunque no es específico para EADS, puede considerarse no obstante que el índice de bonos en eurodólares representa el costo medio de los bonos en eurodólares para el grupo de entidades con una clasificación similar incluidas en ese índice, de las cuales sólo dos eran administraciones públicas.[3387] Dicho de otra forma, el índice UEM para valores en eurodólares de clase A a 10 años en el que parecen haberse basado los Estados Unidos proporciona una orientación en cuanto al costo medio de

[3382] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 3.

[3383] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 3.

[3384] Observamos que el índice de bonos en eurodólares que las Comunidades Europeas indican que se utilizó en el informe de NERA sobre el BEI incluía a empresas que desarrollan su actividad en los sectores de los bienes de consumo (no cíclico), los bienes de consumo (cíclico), las comunicaciones, las empresas de servicios públicos y las finanzas. Sólo 2 de las 13 entidades prestatarias incluidas en el índice eran administraciones públicas (la República de Italia y la región italiana de Campania). Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, anexo I.

[3385] Aunque NERA no adjuntó al informe sobre el BEI una copia de la información sobre los precios de los bonos en eurodólares utilizada, señaló expresamente que esa información se obtuvo de Bloomberg. Informe de NERA sobre el BEI, página 7. Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC). Los Estados Unidos no han cuestionado la afirmación que se hace en el análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI de que NERA se basó para establecer sus referencias en el índice único de Bloomberg para valores en eurodólares de clase A a 10 años y el índice de la UEM.

[3386] "Los bonos en eurodólares son: 1. Bonos denominados en dólares de los Estados Unidos; 2. Emitidos y comercializados fuera de la jurisdicción de un solo país; 3. Suscritos por un consorcio internacional; 4. Emitidos al portador (no registrados)."Frank J. Fabozzi y Steven Mann: *The Handbook of Fixed Income Securities*, séptima edición, McGraw-Hill, páginas 396 y 397. Estados Unidos - Prueba documental 673.

[3387] *Véase* la nota 3384 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

la financiación mediante bonos en eurodólares a 10 años en el mercado para entidades con la clasificación A en el momento pertinente.[3388]

7.760 La segunda crítica de las Comunidades Europeas se refiere de forma más específica a la cuestión de si el tipo de interés comercial de referencia revisado propuesto por los Estados Unidos sobrevalora el costo de la financiación que EADS habría podido obtener el 20 de agosto de 2004. En concreto, las Comunidades Europeas aducen que, al basarse en datos de un índice de bonos en eurodólares, los Estados Unidos parten del supuesto de que EADS habría elegido la opción que el informe de NERA sobre el BEI reconoce que constituía la opción más costosa de financiación disponible comparada con los bonos yanquis.[3389] Los Estados Unidos explican que NERA utilizó un índice de bonos en eurodólares porque era representativo de "un préstamo en la misma moneda que el préstamo del BEI proporcionado en circunstancias comparables del mercado en el mismo lugar en que se hizo efectivo el préstamo del BEI" por lo que hacía posible una "comparación entre elementos homogéneos" con el préstamo de 2002 a EADS.[3390] En consecuencia, los Estados Unidos aducen que "al igual que el préstamo del BEI a EADS, la referencia propuesta por los Estados Unidos es un préstamo **[*******]** proporcionado por un prestamista no estadounidense a un prestatario no estadounidense".[3391]

7.761 Fabozzi y Mann aclaran que el mercado de bonos yanquis abarca "los emisores domiciliados en el extranjero registrados en la Comisión de Valores y Bolsa que toman prestados dólares mediante emisiones suscritas por un consorcio de los Estados Unidos para entrega en los Estados Unidos".[3392] Dicho de otro modo, los bonos yanquis implican una financiación en dólares de los Estados Unidos *dentro de los Estados Unidos* para entidades que no están domiciliadas en ese país, a diferencia de los bonos en eurodólares, que implican una financiación en dólares de los Estados Unidos *fuera de los Estados Unidos* para entidades no domiciliadas en él.[3393] Nos parece evidente que el préstamo de 2002 del BEI a EADS, al tratarse de un préstamo no amortizable en dólares de los Estados Unidos concedido a una empresa europea fuera de los Estados Unidos, tiene mayor similitud con los segundos que con los primeros. Además, señalamos que los bonos en eurodólares devengan intereses (cupones) anualmente, como el préstamo del BEI, en tanto que los bonos yanquis devengan intereses semestrales.[3394] Por tanto, aunque reconocemos que EADS habría podido recurrir a la financiación mediante bonos yanquis en agosto de 2004, coincidimos con los Estados Unidos en que la

[3388] Además, señalamos que se ha declarado que el BEI figura "sistemáticamente entre los principales prestatarios" en el mercado de bonos en eurodólares (Fabozzi y Mann, página 397, Estados Unidos - Prueba documental 673). El BEI describió de la siguiente forma sus actividades como prestatario en 2004 (el año en el que se hizo efectivo el préstamo a EADS): "En USD, el BEI ha sido el único prestatario internacional que ha emitido en la totalidad de los principales vencimientos benchmark, con seis nuevas emisiones globales por un total de 14.500 millones de USD, a saber cinco emisiones a 2, 3, 5 y 10 años y un empréstito amortizable por anticipado. Un año más, el Banco ha sido el mayor y más asiduo emisor supranacional en USD y el único emisor de su categoría que le ofrece una curva de rendimientos completa con vencimientos desde 2005 hasta 2014." BEI, informe de actividad 2004, página 39, CE - Prueba documental 714. Si recordamos que el BEI toma prestados del mercado monetario fondos que presta a su vez a sus clientes, cabe pensar, basándose en esa información (aunque subrayamos que no tenemos pruebas que nos lo confirmen), que el mercado de bonos en eurodólares podría haber sido perfectamente la fuente de los fondos en dólares de los Estados Unidos desembolsados en favor de EADS en el marco del contrato de préstamo de 2002.

[3389] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, páginas 2 y 3, CE - Prueba documental 857 (ICC).

[3390] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.

[3391] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.

[3392] Frank J. Fabozzi y Steven Mann, página 398, Estados Unidos - Prueba documental 673.

[3393] Frank J. Fabozzi y Steven Mann, páginas 396-398, Estados Unidos - Prueba documental 673.

[3394] Frank J. Fabozzi y Steven Mann, página 396, Estados Unidos - Prueba documental 673.

ICC suprimida donde se indica [***]

financiación mediante un bono en eurodólares constituye un indicativo mejor con respecto al préstamo de 2002 del BEI a EADS.

7.762 La tercera crítica de las Comunidades Europeas consiste en que la referencia de los Estados Unidos aplica a EADS una clasificación crediticia Standard & Poors de A-, siendo así que en realidad el **[***]** EADS tenía una clasificación A de Standard & Poors. Según las Comunidades Europeas, esa diferencia se traduce en una sobrevaloración en 6,5 centésimos de punto porcentual del tipo de interés del mercado en la referencia propuesta por los Estados Unidos.[3395] En respuesta a lo anterior, los Estados Unidos señalan que, aun aceptando la afirmación fáctica de las Comunidades Europeas y el ajuste que proponen, el tipo de interés comercial de referencia sería el 5,6138 por ciento, con lo que seguiría siendo **[***]** al tipo de interés pagado por el préstamo del BEI en **[***]** centésimos de punto porcentual.[3396] Coincidimos con las Comunidades Europeas en que al determinar el tipo de interés comercial de referencia apropiado debería haberse utilizado la clasificación crediticia de EADS en la fecha del desembolso del préstamo del BEI (**[***]**).

7.763 Por último, las Comunidades Europeas aducen que la referencia de los Estados Unidos basada en los bonos en eurodólares "no resiste una comparación con los precios conseguidos por otras empresas prestatarias europeas comparables en el momento del préstamo de 2002 del BEI" en otros mercados de financiación en dólares de los Estados Unidos.[3397] Las Comunidades Europeas presentan las alternativas en cuestión como tipos de interés comerciales de referencia apropiados y aducen que, examinadas en su conjunto y una vez realizados los oportunos ajustes, ponen de manifiesto que el tipo de interés del préstamo de 2002 a EADS estaba dentro de la gama de opciones de financiación comercial a disposición de EADS en ese momento y, en consecuencia, no se otorgó con él un beneficio.

7.764 Inicialmente, las Comunidades Europeas propusieron un tipo de interés comercial de referencia del 5,10 por ciento, calculado utilizando el valor, en **[***]**, del tipo de interés de la deuda del Tesoro de vencimiento constante de 10 años obtenido de la curva de rendimientos del Tesoro de los Estados Unidos (4,24 por ciento) (que representa el tipo sin riesgos del interés de los préstamos en dólares de los Estados Unidos en el momento en que EADS retiró los fondos del préstamo del BEI) y añadiendo a ese valor el "margen de Reuters para bonos industriales emitidos a 10 años por empresas" con la misma clasificación crediticia A3 que EADS (0,86 por ciento) (que refleja el riesgo crediticio general del prestatario en cuestión).[3398] Posteriormente, las Comunidades Europeas añadieron a este tipo otros 5 centésimos de punto porcentual para "tener en cuenta la observación válida formulada en el {informe de NERA sobre el BEI} con respecto a la frecuencia del pago de intereses" de los bonos

[3395] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 4, CE - Prueba documental 857 (ICC). *Véase también* CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.

[3396] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.

[3397] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 4, CE - Prueba documental 857 (ICC); CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 149 del Grupo Especial.

[3398] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1097-1099; CE - Prueba documental 168 (ICC). Las Comunidades Europeas no facilitaron una copia del pertinente índice del "margen de Reuters para bonos industriales emitidos a 10 años por empresas". En comunicaciones posteriores, las Comunidades Europeas manifiestan que utilizaron el "índice de Moody's para empresas con la clasificación A3" para determinar el margen pertinente, CE - Prueba documental 722 (ICC), o se basaron en el "índice pertinente de Merril Lynch" (CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial). No obstante, entendemos que el margen de crédito utilizado realmente por las Comunidades Europeas se basó en el "margen de Reuters para bonos industriales emitidos a 10 años por empresas" para empresas con una clasificación crediticia A3, debido a que Moody's había asignado a EADS una clasificación crediticia A3 el 15 de marzo de 2002. CE - Prueba documental 168 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

del Tesoro de los Estados Unidos.[3399] Además, presentaron otros tres posibles tipos de interés comerciales de referencia basados en: i) el tipo de interés pagado por una empresa prestataria europea comparable (Norsk Hydro A/S) en el mercado de bonos yanquis en dólares de los Estados Unidos; ii) el tipo de interés pagado por una empresa prestataria europea comparable (Pearson Plc) en el mercado de préstamos sindicados en dólares de los Estados Unidos; y iii) el tipo de interés que podría haber pagado EADS en el "mercado de *swap*" de bonos de empresas.[3400] Por último, las Comunidades Europeas ajustaron tres de esas referencias para reflejar "costos/obligaciones adicionales del proyecto relacionados con la financiación" que "según reconocían expresamente los organismos de clasificación" afectaban a los precios de los bonos y los préstamos en el mercado[3401], y llegaron al siguiente resultado:

Cuadro 8 - Análisis de la referencia de las Comunidades Europeas con respecto al préstamo de 2002 del BEI

Referencia	Tipo del BEI	Tipo de referencia	Tipo de referencia ajustado
Bono del Tesoro en $EE.UU. más el margen correspondiente para empresas de la clase A3	**[***]**	5,15%	5,08%
Bono yanqui de Norsk Hydro	**[***]**	5,26%	5,20%
Préstamo sindicado $EE.UU. de Pearson	**[***]**	LIBOR/ Swap más 35,5 centésimos de punto porcentual	Ningún ajuste
EADS - bonos en euros convertidos en bonos $EE.UU.	**[***]**	5,20%	5,14%

7.765 Las Comunidades Europeas afirman que los cuatro tipos de interés que figuran *supra* representaban "el costo alternativo para EADS de la financiación de un préstamo equivalente" al préstamo de 2002 del BEI, por lo que todos ellos debían considerarse pertinentes al proceso de establecimiento de la referencia.[3402] A este respecto, aducen que "la realidad comercial es que simplemente no cabe sostener de forma creíble que, con respecto a un prestatario y en un momento dados, haya (con una aproximación de una centésima del 1 por ciento) una referencia del mercado que consista" en un único tipo de interés.[3403] En consecuencia, las Comunidades Europeas, reconociendo esta supuesta realidad, llegan a la conclusión de que deben tenerse en cuenta las cuatro opciones de financiación que han identificado. Señalan que si se hace así, la diferencia entre el tipo de interés aplicado por el BEI y los diversos tipos de interés comerciales de referencia (ajustados) se sitúa entre

[3399] CE, respuestas a las preguntas 176 (nota 62) y 180 del Grupo Especial.
[3400] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), páginas 4-6; CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.
[3401] CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial, donde se hace referencia a una publicación de Moody's en la que se declara entre otras cosas que "para equiparar las pérdidas entre préstamos y bonos de clase similar, parecen más apropiados ajustes al alza de la clasificación de los préstamos {de 0,5 aproximadamente a 1,5 escalones alfanuméricos} que ajustes a la baja de esa clasificación". Moody's Investor Service, *Special Comment 'Credit Loss Rates on Similarly Rated Loans and Bonds'*, diciembre de 2004, Resumen, CE - Prueba documental 878.
[3402] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 149 del Grupo Especial.
[3403] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 149 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

-3 y +9 centésimos de punto porcentual, lo que representa, por término medio, una diferencia en más de 1,5 centésimos de punto porcentual, es decir de un 0,015 por ciento.[3404]

7.766 Las Comunidades Europeas consideran además que para evaluar si los préstamos del BEI a EADS otorgan un beneficio es preciso tener en cuenta lo que, según alegan, constituyen costos adicionales de varias obligaciones relacionadas con el proyecto y administrativas a que están sujetos los préstamos del BEI y que normalmente no se establecen en los instrumentos de deuda utilizados por los Estados Unidos o las Comunidades Europeas para establecer la referencia.[3405] Las Comunidades Europeas describen al menos nueve de esas obligaciones relacionadas con el proyecto[3406] e identifican los casos en los que concurren en cada uno de los préstamos del BEI en litigio.[3407] Explican que en los instrumentos de deuda no suelen incluirse costos de esa naturaleza, porque, como pone de manifiesto un bono de EADS emitido en 2005, la financiación no se destina a un proyecto específico sino a "fines generales de la empresa".[3408] En lo que respecta a los costos administrativos, las Comunidades Europeas aducen que el principal costo administrativo adicional a que ha de hacer frente un prestatario que contrata un préstamo con el BEI estriba en el tiempo que requieren ciertos trámites de procedimiento adicionales, entre los que destaca la evaluación del proyecto, que no son necesarios cuando se recurre a financiación del mercado de obligaciones.[3409] Las Comunidades Europeas sostienen que, teniendo en cuenta todos esos costos adicionales, el tipo de interés ofrecido por el BEI para el préstamo de 2002 a EADS estaba dentro de la gama de los tipos de interés del mercado a disposición de EADS el **[***]** y, por consiguiente, no otorgó un beneficio.[3410]

7.767 Los Estados Unidos rechazan las referencias establecidas por las Comunidades Europeas por diversas razones. Según entendemos, la crítica concreta que hacen de la primera de ellas se centra en la idoneidad de utilizar el margen de Reuters para bonos industriales de clase A3 emitidos por empresas. Según el informe de NERA sobre el BEI, las Comunidades Europeas incurrieron en error al establecer su primera referencia porque utilizaron el "rendimiento de bonos de clase A3 emitidos por prestatarios *internos* estadounidenses y no por prestatarios europeos".[3411] En consecuencia, entendemos que los Estados Unidos aducen que la utilización del margen de Reuters para bonos industriales de clase A3 emitidos por empresas para establecer el tipo de interés comercial de referencia hace que ese tipo sea un indicativo menos útil con respecto al préstamo del BEI a EADS (al tratarse de un préstamo en dólares de los Estados Unidos concedido por una institución de crédito fuera de los Estados Unidos a una empresa no estadounidense) que su propia referencia.

[3404] CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.

[3405] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1081-1089; CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.

[3406] Se trata de las obligaciones de: i) participar en la evaluación del proyecto; ii) ejecutar un proyecto; iii) utilizar los fondos exclusivamente para la financiación del proyecto; iv) proceder al reembolso anticipado en caso de que los costos del proyecto sean inferiores a los previstos; v) mantener y asegurar el proyecto; vi) no enajenar activos del proyecto; vii) cumplir las prescripciones relativas a la contratación del BEI; viii) cumplir las prescripciones relativas a la presentación de informes sobre el proyecto; y ix) permitir la inspección del proyecto por el BEI. CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.

[3407] CE - Prueba documental 876 (ICC).

[3408] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 494 y 495; CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 721.

[3409] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 497; CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.

[3410] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 189; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 149 del Grupo Especial.

[3411] Informe de NERA sobre el BEI, página 3. (las cursivas figuran en el original) Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 279.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.768 Recordamos que las Comunidades Europeas no han presentado una copia del índice del "margen de Reuters para bonos industriales emitidos a 10 años por empresas" supuestamente utilizado para establecer el primero de sus tipos de interés comerciales de referencia con respecto al préstamo de 2002 a EADS, ni han explicado en qué medida los datos correspondientes en los que se basaron se limitaron (o no) a bonos en dólares de los Estados Unidos emitidos en los Estados Unidos. Además, a pesar de que se les pidió que dieran una respuesta concreta a la crítica de su referencia que hicieron los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no cuestionaron la afirmación de que se habían basado en el "rendimiento de bonos de clase A3 emitidos por prestatarios internos estadounidenses".[3412] Teniendo esto en cuenta, constatamos que la referencia de las Comunidades Europeas es menos pertinente que la información sobre los rendimientos de los bonos en dólares de los Estados Unidos emitidos por empresas europeas con la clasificación A3 fuera de los Estados Unidos.

7.769 La segunda referencia que presentan las Comunidades Europeas se obtuvo a partir del rendimiento, en **[***]**, de un bono yanqui emitido por Norsk Hydro A/S, con vencimiento en 2014. Las Comunidades Europeas ajustaron ese rendimiento (5,145 por ciento) de tres formas: i) añadiendo 6,5 centésimos de punto porcentual para tener en cuenta el hecho de que la clasificación crediticia de EADS era "ligeramente inferior" a la de Norsk Hydro (que en ese momento era una empresa europea clasificada con una sola A); ii) añadiendo otros 5 centésimos de punto porcentual para reflejar el hecho de que los bonos yanquis devengan intereses semestrales, en tanto que el préstamo del BEI a EADS exigía el pago de intereses anuales; y iii) restando 6,5 centésimos de punto porcentual como costo de "los costos/obligaciones adicionales del proyecto relacionados con la financiación" que "según reconocían expresamente los organismos de clasificación" afectaban a los precios de los bonos y los préstamos en el mercado.[3413]

7.770 A nuestro juicio, la utilización por las Comunidades Europeas de datos del mercado de bonos yanquis da lugar a que su segunda referencia propuesta constituya un indicativo comercial menos apropiado con respecto al préstamo del BEI a EADS que la referencia propuesta por los Estados Unidos. Recordamos que los bonos yanquis son bonos en dólares de los Estados Unidos emitidos en ese país para entidades no estadounidenses, que devengan intereses semestrales. Además, según Fabozzi y Mann, los bonos yanquis suelen ser emitidos por entidades soberanas o que actúan con garantía estatal, con un crédito de calidad elevada, en tanto que los bonos en eurodólares son bonos emitidos fundamentalmente por empresas.[3414] En consecuencia, consideramos que los tipos de interés correspondientes a la financiación mediante bonos yanquis constituyen un indicativo menos apropiado con respecto al préstamo en dólares de los Estados Unidos del BEI a EADS que los de los bonos emitidos en el mercado de eurodólares. Aunque reconocemos las ventajas que implica el intento de establecer un tipo de interés del mercado basándose en la financiación real mediante un bono yanqui con el mismo plazo de vencimiento que el préstamo de 2002 a EADS obtenida por una empresa europea con una clasificación crediticia similar a la de EADS, consideramos que la referencia de las Comunidades Europeas constituye un indicativo menos apropiado que la referencia revisada propuesta por los Estados Unidos con respecto al tipo de interés que un prestamista comercial habría exigido a EADS en agosto de 2004 por un préstamo de las mismas características que el préstamo de 2002 del BEI a EADS.

7.771 La tercera referencia de las Comunidades Europeas se basa en un préstamo sindicado en dólares de los Estados Unidos concedido en julio de 2004 a una empresa editorial europea con la clasificación BBB+, Pearson Plc, con los ajustes pertinentes para tener en cuenta la mejor

[3412] CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.
[3413] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), página 4; CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.
[3414] Frank J. Fabozzi y Steven Mann, página 396, Estados Unidos - Prueba documental 673.

ICC suprimida donde se indica [***]

clasificación crediticia de EADS y el plazo de 5 años de duración del préstamo (en comparación con el préstamo a 10 años a EADS).[3415] Los Estados Unidos aducen que las características de esta referencia, tales como el hecho de que se derivó de información sobre los bonos yanquis, difieren de las del préstamo de BEI a EADS en la medida en que implican un préstamo en dólares de los Estados Unidos por prestamistas de los Estados Unidos.[3416] Las Comunidades Europeas no han revelado la fuente de la información sobre el préstamo sindicado a Pearson Plc. Por tanto, no podemos comprobar si únicamente formaban parte del consorcio prestamistas estadounidenses. No obstante, a nuestro juicio, hay otras características del préstamo sindicado a Pearson que hacen menos adecuada su utilización como indicativo comercial con respecto al préstamo de 2002 del BEI a EADS que la referencia revisada propuesta por los Estados Unidos. En concreto, el receptor del préstamo sindicado es una empresa editorial, cuyas actividades son por su propia naturaleza muy distintas de las de EADS y Airbus. A este respecto, recordamos que el préstamo de 2002 del BEI a EADS se concedió para el programa de desarrollo del A380, un proyecto cuyas proporciones no tienen apenas precedentes en la esfera del desarrollo de LCA. Además, el préstamo a Pearson fue un préstamo sindicado, lo que significa que los riesgos se distribuían entre diversos prestamistas; y, como las propias Comunidades Europeas han señalado[3417], implicaba un crédito renovable a 5 años, en tanto que el préstamo del BEI a EADS era "un préstamo a 10 años reembolsable en un solo pago a su vencimiento". Debido a esas características el préstamo sindicado es bastante distinto del préstamo del BEI a EADS para el A380, lo que nos lleva a concluir que constituye un indicativo menos apropiado con respecto al préstamo del BEI en litigio que la referencia revisada propuesta por los Estados Unidos.

7.772 El último tipo de interés comercial de referencia que las Comunidades Europeas proponen con respecto al préstamo de 2002 del BEI a EADS se basa en lo que afirman que habría costado a EADS el "*swap*" ("conversión") de un bono denominado en euros en **[***]** en dólares de los Estados Unidos Basándose en datos comerciales históricos del mercado secundario para los dos bonos denominados en euros emitidos por EADS pendientes el **[***]** -uno de ellos con vencimiento en 2010 y otro con vencimiento en 2018- las Comunidades Europeas obtienen un precio aproximado en el mercado "del margen teórico para la conversión de un bono emitido a 10 años por EADS en la fecha en que se fijó el tipo de interés del BEI".[3418] Seguidamente convierten ese margen en un "margen aproximado para *swaps* en dólares EE.UU., restando el nivel pertinente de *swap* transnacional y añadiendo el nivel estimado de los costos de transacción". Dado que no había datos disponibles sobre *swaps* de divisas entre dólares EE.UU. y euros para vencimientos a 10 años el **[***]**, las Comunidades Europeas derivaron el *swap* pertinente de divisas de los datos históricos de "ICAP" disponibles en Bloomberg.[3419] Para estimar los costos de transacción se utilizó como base información de "ICAP" según la cual equivaldrían a "la mitad del diferencial comprador/vendedor en un *swap* a 10 años".[3420] En consecuencia, las Comunidades Europeas llegan a la conclusión de que "la financiación en dólares

[3415] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), páginas 4 y 5.

[3416] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.

[3417] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), nota 8.

[3418] Las Comunidades Europeas definen el "margen para la conversión" como "la diferencia entre el rendimiento del bono y el *swap* correspondiente". Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), nota 9.

[3419] Las Comunidades Europeas califican a "ICAP" de "importante intermediario en las operaciones con derivados, con una participación destacada en swaps de tipos de interés y swaps de divisas". Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), nota 13.

[3420] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), nota 15. Las Comunidades Europeas describen el "diferencial comprador/vendedor" como "la diferencia entre los precios a los que el intermediario financiero está dispuesto a comprar/vender el swap".

ICC suprimida donde se indica [***]

de los Estados Unidos de EADS mediante una hipotética emisión en euros {el **[***]**} habría costado un 5,205 por ciento".[3421]

7.773 En sus observaciones sobre esta referencia, los Estados Unidos señalan que "no hay ninguna similitud entre un hipotético '*swap*' de bonos **[***]** emitidos por EADS y el préstamo hecho efectivo realmente por el BEI".[3422] Nosotros tampoco estamos convencidos de que la referencia propuesta sea un indicativo comercial adecuado del costo que habría tenido para EADS una financiación en dólares de los Estados Unidos comparable a la del préstamo de 2002 del BEI.

7.774 Brealey y Myers explican que un *swap* de divisas típico que implique la emisión de un bono da lugar al intercambio de una serie de flujos de caja entre dos partes. En primer lugar, el emisor del bono permuta los fondos obtenidos en una moneda en el mercado de bonos a un tipo de interés determinado por una financiación equivalente en otra moneda a cargo de la otra parte. Cada uno de los años hasta el vencimiento del bono, esa otra parte proporciona al emisor los fondos necesarios para efectuar el pago de los intereses a los tenedores en la moneda del bono. A cambio, el emisor del bono paga intereses en la moneda del *swap* por los fondos objeto del *swap* con la otra parte. Al vencimiento del bono, esa otra parte transfiere al emisor fondos suficientes en la moneda del bono para que éste pueda efectuar el pago final de los intereses y el principal a los tenedores. De forma análoga, el emisor hace efectivo el último pago del principal y los intereses en la moneda del *swap* a su contraparte.[3423]

7.775 Así pues, en síntesis, según entendemos, la referencia propuesta por las Comunidades Europeas se basa en un acuerdo teórico entre dos partes (EADS y su contraparte) para intercambiar pagos de principal e intereses en distintas monedas. Implicaría la permuta de un principal en euros (obtenido por EADS de una emisión de bonos) por una cantidad equivalente en dólares de los Estados Unidos. En cada uno de los años hasta que el bono llegara a su vencimiento, EADS y su contraparte intercambiarían pagos de intereses: EADS pagaría intereses en dólares de los Estados Unidos a la otra parte al tipo de interés del "*swap*" en dólares de los Estados Unidos y esta última pagaría intereses en euros a EADS en una cuantía suficiente para cubrir el pago de los intereses necesarios sobre el bono. En el momento del vencimiento, se harían los pagos finales de intereses y se volverían a intercambiar los principales entre las dos partes. A nuestro juicio, las características de la cuarta referencia propuesta por las Comunidades Europeas ponen de manifiesto que se trata de un instrumento de financiación muy diferente del préstamo de 2002 del BEI a EADS. Por consiguiente, no estamos convencidos de que esa referencia sea un indicativo del tipo comercial de interés que se habría exigido pagar a EADS por una financiación en dólares de los Estados Unidos de las mismas características que las del préstamo de 2002 del BEI mejor que la referencia comercial revisada propuesta por los Estados Unidos.

7.776 Las manifestaciones de las partes ponen de relieve la complejidad del establecimiento de un tipo de interés comercial de referencia adecuado para el préstamo de 2002 a EADS. Aunque admitimos que EADS habría tenido en agosto de 2004 diversas opciones para obtener del mercado financiación en dólares de los Estados Unidos, las posibilidades que las partes han expuesto implican instrumentos financieros con diferente grado de comparabilidad con el préstamo del BEI. Recordamos que para determinar si el préstamo de 2002 a EADS otorgó un beneficio hemos de establecer cuál de los tipos de interés de referencia propuestos por las partes, en su caso, puede ser el indicativo más adecuado del tipo de interés que un prestamista comercial cobraría a Airbus por una

[3421] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, CE - Prueba documental 857 (ICC), páginas 5 y 6.

[3422] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 180 del Grupo Especial.

[3423] Richard A. Brealey y Steward C. Myers, *Principles of Corporate Finance*, cuarta edición, Mc-Graw Hill Inc., 1991, páginas 642 y 643.

ICC suprimida donde se indica [***]

financiación *de las mismas o similares características que el préstamo de 2002 a EADS*. Así pues, en contra de lo que indican las Comunidades Europeas, el hecho de que en agosto de 2004 EADS hubiera podido recurrir para obtener financiación en dólares de los Estados Unidos a diversas fuentes del mercado no implica necesariamente que todas esas fuentes representen una gama de opciones de financiación comercial *igualmente comparables* al préstamo de 2002 a EADS.

7.777 En general, sobre la base de los argumentos expuestos y las pruebas presentadas por las partes, consideramos que el indicativo del tipo de interés del mercado que se ajusta más a las características y rasgos fundamentales del préstamo de 2002 del BEI a EADS y que sería conveniente utilizar como referencia comercial a efectos de nuestro análisis del beneficio debe basarse en el tipo de interés de los bonos en eurodólares a 10 años indicado por los Estados Unidos, con el ajuste pertinente para tener en cuenta la clasificación crediticia de EADS en **[***]**. Como hemos observado ya, esta referencia representa el costo medio anual del tipo de interés de la financiación en bonos en dólares de los Estados Unidos a 10 años fuera de los Estados Unidos el **[***]** para entidades con la misma clasificación crediticia que EADS no domiciliadas en ese país. Tiene por ello una estrecha similitud con el préstamo de 2002 del BEI a EADS, que era un préstamo en dólares de los Estados Unidos a 10 años no amortizable con pago de intereses anuales, concedido fuera de los Estados Unidos a una empresa europea. En cambio, en la medida en que se basaban en el costo de la financiación mediante bonos en dólares de los Estados Unidos obtenida i) *dentro de los Estados Unidos por empresas estadounidenses*; o ii) *dentro de los Estados Unidos* por una empresa europea (bonos yanquis), las dos referencias basadas en bonos propuestas por las Comunidades Europeas representan opciones de financiación en dólares de los Estados Unidos que tienen menos en común con el préstamo del BEI a EADS que la financiación comercial mediante bonos en eurodólares.

7.778 Las diferencias entre el préstamo de 2002 a EADS y las otras dos referencias del mercado propuestas por las Comunidades Europeas son más acusadas. Como hemos indicado, la opción del préstamo sindicado en dólares de los Estados Unidos implicaría la asunción por varios bancos del riesgo de impago de EADS, en tanto que en el préstamo del BEI a EADS sólo intervino un banco. Además, no está claro si la financiación en dólares de los Estados Unidos en el marco del préstamo sindicado se facilitaría dentro de las Comunidades Europeas o no. De forma análoga, en comparación con el préstamo del BEI a EADS, el *swap* de un bono denominado en euros en dólares de los Estados Unidos constituye un instrumento financiero relativamente complejo al que se daría efecto en un proceso en dos etapas: sería necesario en primer lugar que EADS emitiera un bono denominado en euros y en segundo lugar que concluyera un acuerdo con otra parte para intercambiar pagos del principal e intereses en relación con el bono denominado en euros en dólares de los Estados Unidos. En consecuencia, en tanto que el préstamo del BEI a EADS implica sólo una relación contractual básica (entre el BEI y EADS), el hipotético *swap* de un bono en euros en dólares de los Estados Unidos implica al menos dos relaciones contractuales básicas: una entre EADS y los tenedores, y otra entre EADS y su contraparte en el *swap*. A nuestro juicio, un instrumento financiero de esa índole tiene escasa similitud con el préstamo de 2002 del BEI a EADS, por lo que constituye un indicativo del tipo de interés que un prestamista comercial exigiría a EADS por una financiación en dólares de los Estados Unidos de las mismas características que el préstamo del BEI menos fiable que la referencia basada en los bonos en eurodólares.

7.779 Tras llegar a la conclusión de que el tipo de interés comercial de referencia más adecuado para valorar si el préstamo de 2002 del BEI a EADS otorgó un beneficio es el tipo de interés de los bonos en eurodólares indicado por los Estados Unidos, ajustado para tener en cuenta la clasificación crediticia de EADS en **[***]**, consideramos que no es preciso que formulemos constataciones definitivas acerca de si son necesarios ulteriores ajustes para tener en cuenta los tres tipos de costos adicionales que las Comunidades Europeas afirman que se asumieron en virtud del contrato de préstamo del BEI, y que no se asumieron en virtud de los instrumentos de deuda utilizados para obtener los tipos de interés de referencia de las partes, y ello porque, con arreglo a nuestra evaluación

ICC suprimida donde se indica [***]

global, aun aceptando sin reservas los argumentos de las Comunidades Europeas y realizando los ajustes consiguientes en el tipo de interés comercial de referencia propuesto por los Estados Unidos, el préstamo del BEI a EADS seguiría siendo ventajoso en relación con la financiación comercial comparable.

7.780 Los primeros costos adicionales alegados son los denominados "costos/obligaciones adicionales del proyecto relacionados con la financiación". Según las Comunidades Europeas, esos costos se deben a que "los diferentes instrumentos financieros tienen características distintas, que se reflejan en el precio de mercado de esos instrumentos financieros".[3424] Las Comunidades Europeas explican lo siguiente:

> "Por ejemplo, se admite generalmente que el precio de los préstamos es mayor que el de los bonos. Esto se debe entre otras cosas a las siguientes razones: i) los prestamistas tienen una relación directa con el prestatario y mucha mayor información acerca de él, en tanto que quienes invierten en bonos realizan su inversión a través de un intermediario financiero (generalmente un banco de inversiones); ii) un acuerdo bilateral de préstamo permite al prestamista mantener un diálogo constante con el prestatario, que el emisor de bonos no mantiene ni puede mantener con los tenedores de bonos, que pueden ser millares; iii) los instrumentos del préstamo suelen contener cláusulas mucho más protectoras que los de los bonos; y iv) por último, las tasas de recuperación en caso de incumplimiento son generalmente mayores en el caso de los préstamos que en el de los bonos."[3425]

7.781 Basándose en la evaluación que hace Moody's de las diferencias entre préstamos y bonos de clase similar en cuanto a las tasas acumulativas de pérdidas en tres años, las Comunidades Europeas sostienen que es posible cuantificar la "repercusión en los precios de la utilización de bonos como referencia con respecto a un préstamo con términos y condiciones más rigurosos que los bonos de referencia"[3426], y propone una reducción de 6,5 centésimos de punto porcentual en los tipos de interés de referencia obtenidos a partir de datos del mercado de bonos.

7.782 Los Estados Unidos no formulan objeciones específicas a la utilización por las Comunidades Europeas de la información de Moody's ni a la interpretación que hacen de ella, pero señalan que aun después de haber hecho en las referencias de las Comunidades Europeas un ajuste para tener en cuenta las diferencias en cuanto a los supuestos "costos/obligaciones adicionales del proyecto relacionados con la financiación" entre los bonos y el préstamo del BEI, dos de las referencias de las Comunidades Europeas siguen indicando que el préstamo de 2002 del BEI a EADS no se concedió en condiciones comerciales.[3427]

7.783 Coincidimos con las Comunidades Europeas en que es probable que, en general, las diferencias entre préstamos y bonos se traduzcan en diferencias en el precio de esos instrumentos de deuda que es preciso tener en cuenta en este análisis del beneficio. No obstante, aun suponiendo que las Comunidades Europeas tengan razón al proponer que se efectúe en las referencias de las partes basadas en el mercado de bonos un ajuste de 6,5 centésimos de punto porcentual, el tipo de interés del préstamo del BEI a EADS (5,11 por ciento) seguiría siendo inferior al tipo de interés de referencia ajustado de los Estados Unidos (5,5488 por ciento). En consecuencia, aun admitiendo la tesis de las Comunidades Europeas de que hay que tener en cuenta los "costos/obligaciones adicionales del proyecto relacionados con la financiación" para establecer un tipo comercial de interés de referencia

[3424] CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.
[3425] CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.
[3426] CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial; *véase también* la nota 3401 *supra*.
[3427] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

apropiado que permita valorar si el préstamo del BEI a EADS otorgó un beneficio, el tipo de interés de ese préstamo seguiría sin ser un tipo de interés comercial, lo que confirma que el tipo aplicado otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.784 Los otros dos ajustes en función de los costos que propugnan las Comunidades Europeas responden a la finalidad de tener en cuenta lo que, según alegan éstas, constituyen "costos/obligaciones adicionales específicos del proyecto" y "costos/obligaciones adicionales del proyecto relacionados con la administración" asumidos por EADS en el marco del préstamo del BEI. Las Comunidades Europeas reconocen que es difícil cuantificar esos costos. No obstante, en el análisis de la referencia presentado en CE - Prueba documental 722 (ICC), las Comunidades Europeas estiman la magnitud que a su juicio habrían tenido, si se sumaran al supuesto costo de obligaciones financieras adicionales, en el caso de varios de los préstamos del BEI impugnados. Por ejemplo, con respecto al préstamo de 1988 del BEI a Aérospatiale para el A330/A340[3428], sostienen que las "obligaciones adicionales del proyecto, financieras y administrativas" habrían tenido para Airbus un coste de al menos **[***]** centésimos de punto porcentual . En cambio, consideran que las "obligaciones adicionales del proyecto, financieras y administrativas" relacionadas con el préstamo de 1993 del BEI a Airbus para los Super Transporteurs[3429] (en el marco de un contrato con el mismo tipo de "obligaciones adicionales relacionadas con el proyecto" que el préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/A340[3430]) habrían costado a Airbus menos de **[***]** centésimos de punto porcentual .[3431] Con respecto a otro contrato, las Comunidades Europeas señalan que "{a}unque resulta difícil valorar exactamente las demás obligaciones adicionales {no financieras}, esas obligaciones adicionales pueden cifrarse claramente en más de **[***]** centésimos de punto porcentual ".[3432] En consecuencia, nos parece claro que, independientemente de su valor exacto, las Comunidades Europeas no sugieren que los supuestos costos adicionales del proyecto y administrativos para EADS en el marco del préstamo de 2002 del BEI para el proyecto del A380 fueran significativos en términos de centésimos de punto porcentual, ni desde luego suficientes para reducir un margen de **[***]** centésimos de punto porcentual aproximadamente -la diferencia entre el tipo de interés efectivamente percibido por el préstamo del BEI (5,11 por ciento) y el tipo de referencia ajustado de los Estados Unidos (5,5488 por ciento)- a cero.

7.785 Consideramos además que para que fuera procedente tener en cuenta el costo de las supuestas obligaciones adicionales relacionadas con el proyecto o administrativas impuestas a los prestatarios del BEI, sería preciso que tuviéramos en cuenta también los posibles costos específicos para el proyecto o administrativos de la misma índole unidos a la financiación en el mercado que no existen cuando se obtienen préstamos del BEI. Los Estados Unidos sostienen que si se tuvieran en cuenta todas esas supuestas diferencias sería "prácticamente imposible un análisis del beneficio" y se preguntan "cómo podría compararse la carga que lleva aparejada la solicitud de préstamos del BEI con la carga (incluido el trabajo de abogados, banqueros y otras personas) que implica la obtención de financiación del mercado, o cómo podrían compararse los 'costos/obligaciones' específicos del proyecto identificados por las Comunidades Europeas con los 'costos/obligaciones' de un prestatario que haya asignado personal al mantenimiento de las relaciones con bancos de inversión a efectos de la emisión regular de bonos".[3433] En todo caso, los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas se limitan a afirmar que los supuestos costos adicionales "normalmente no se establecen" en los instrumentos de financiación del mercado a que hacen referencia. Según los Estados Unidos, si

[3428] CE - Prueba documental 693 (ICC).
[3429] CE - Prueba documental 695 (ICC).
[3430] CE - Prueba documental 876 (ICC).
[3431] CE - Prueba documental 722 (ICC).
[3432] CE - Prueba documental 722 (ICC), análisis preparado con respecto al préstamo de 1991 del BEI a British Aerospace para el A330/A340, CE - Prueba documental 707 (ICC).
[3433] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

las Comunidades Europeas hubieran realizado una comparación entre los "costos/obligaciones" efectivamente asumidos en los diversos préstamos del BEI y los que implica la financiación comercial, habrían constatado que, de hecho, los costos reales que supone para una empresa la emisión de bonos o la captación de capital a través de otros canales del mercado no respaldan sus afirmaciones. A este respecto, los Estados Unidos destacan, no solo su propia experiencia en el caso de Boeing en lo que respecta a las emisiones de bonos[3434], sino también un estudio de 2003 sobre varios millares de emisiones supuestamente realizadas entre 1990 y 1994 que se cita en el informe de NERA sobre el BEI, que pone de manifiesto que los costos totales se situaron entre el 0,475 y el 1,75 por ciento en el caso de las ofertas de bonos y fueron aún más elevados en el de otros tipos de financiación comercial.[3435] Habida cuenta de estos últimos datos, que las Comunidades Europeas no han puesto en tela de juicio, no estamos seguros de que sea procedente tener en cuenta de la forma propuesta por las Comunidades Europeas los supuestos costos adicionales relacionados con el proyecto y administrativos. No obstante, como hemos indicado antes, aun aceptando la propuesta de las Comunidades Europeas, el tipo de interés aplicado al préstamo de 2002 del BEI a EADS seguiría siendo inferior al exigido por una financiación comparable en el mercado.

7.786 Las Comunidades Europeas sostienen que dado que el prestatario tiene generalmente en cuenta los términos y condiciones ofrecidos por los diferentes proveedores de financiación antes de suscribir el préstamo, el tipo de interés comercial de referencia no debe ser un solo tipo de interés, sino una banda de tipos. De ello se desprende, según las Comunidades Europeas, que no debe tomarse como indicio de la existencia de un beneficio "una diferencia de 20 a 50 centésimos de punto porcentual por encima o por debajo del tipo único de referencia".[3436] En consecuencia, sólo podría constatarse que el tipo del BEI otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC en los casos en que se sitúe "claramente fuera de esa banda de tipos".[3437]

7.787 Coincidimos con las Comunidades Europeas en que no sería irrazonable esperar que dos o más prestamistas comerciales distintos cobren tipos de interés ligeramente diferentes por préstamos concedidos en los mismos términos y condiciones. Hay numerosos factores que pueden afectar al nivel al que un prestamista comercial establece los tipos de interés que cobra a sus clientes. Entre ellos pueden citarse el nivel de las posibles prescripciones en materia de reservas, las diferencias entre los prestamistas en lo que respecta a la evaluación del riesgo asociado a un determinado préstamo, la posibilidad de disponer de liquidez, el grado de exposición al riesgo que está dispuesto a asumir el prestamista y su modelo comercial, así como la relación comercial que éste mantiene o desea establecer con el posible cliente. Dado que esos factores pueden ser valorados de forma diferente por distintos prestamistas comerciales, no es irrazonable pensar que distintos prestamistas pueden ofrecer al mismo cliente préstamos comparables a tipos de interés distintos. En determinadas circunstancias, todas esas ofertas pueden corresponder a una banda apropiada de tipos comerciales de interés para un

[3434] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial, donde se manifiesta que Boeing estima que las comisiones del banco de inversión, los derechos de los organismos reguladores y otros derechos sobre una emisión de bonos por valor de 1.000 millones de dólares EE.UU. ascenderían a una cifra situada entre 10 y 20 millones de dólares EE.UU. (el 1 y el 2 por ciento, respectivamente). Según los Estados Unidos, los costos asumidos por Boeing incluirían los relacionados con el mantenimiento de su clasificación crediticia (incluidos los derechos que perciben las entidades de calificación del riesgo), el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias sobre valores, y la contratación de empleados permanentes para realizar actividades conexas.

[3435] Informe de NERA sobre el BEI, página 5 (donde se cita a Richard A. Brealey, Stewart C. Myers y Franklin Allen, *Principles of Corporate Finance*, página 399), Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).

[3436] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 507.

[3437] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 507; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 149 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

préstamo comparable.[3438] Sin embargo, a nuestro parecer, cuando se hace una afirmación en ese sentido en un procedimiento de solución de diferencias de la OMC, corresponde a la parte que sostiene la existencia de una serie de tipos comerciales de interés pertinentes aportar pruebas creíbles y exponer argumentos convincentes para establecer sus parámetros. En este caso, consideramos que las Comunidades Europeas no lo han hecho. En primer lugar, las Comunidades Europeas parecen sugerir que hay que considerar que la referencia que han propuesto representa el punto medio de una banda de tipos comerciales de interés disponibles que oscilan "de 20 a 50 centésimos de punto porcentual por encima o por debajo del tipo único de referencia", pero no han explicado por qué habríamos de aceptar esa afirmación, en lugar de considerar que las referencias propuestas por las Comunidades Europeas corresponden al tramo superior o inferior de la banda. En segundo lugar, las Comunidades Europeas no han explicado exactamente por qué la banda de tipos de interés del mercado que los distintos prestamistas ofrecerían para un préstamo comparable con el préstamo de 2002 del BEI a EADS oscilaría precisamente entre 20 y 50 centésimos de punto porcentual, y no entre otros valores. En ausencia de cualquier justificación de su afirmación y, especialmente, habida cuenta de nuestras constataciones sobre la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3439], no estamos seguros de que sea apropiado admitir que los prestamistas comerciales habrían ofrecido a EADS un préstamo comparable con el obtenido del BEI en 2002 a un tipo de interés inferior en 50 centésimos de punto porcentual al tipo de referencia ajustado propuesto por los Estados Unidos.

Comisiones por compromiso de recursos y por no utilización

7.788 Recordamos que los Estados Unidos afirman que el préstamo de 2002 otorgó un beneficio a EADS no sólo debido la aplicación por el BEI de tipos de interés inferiores a los del mercado, sino también porque EADS no tuvo que pagar comisiones por compromiso de recursos o por no utilización. En apoyo de esta afirmación, los Estados Unidos se remiten a la siguiente declaración que hace el BEI en un documento publicado en su sitio Web:

> "Además de que los tipos de interés de sus préstamos son generalmente ventajosos, el BEI no cobra comisiones por compromiso de recursos ni por no utilización, aunque puede cobrar en los casos en que resulte apropiado derechos por la evaluación de un proyecto y los servicios jurídicos necesarios."[3440]

7.789 Los Estados Unidos aducen que cuando un prestamista se compromete a proporcionar financiación a un prestatario en un momento posterior (como hizo el BEI en el caso del préstamo de 2002 a EADS) le proporciona una "valiosa opción".[3441] Según NERA, esta "valiosa opción" se manifiesta como el derecho de un prestatario a "tener acceso a ... fondos en los términos convenidos con independencia de que su solvencia se haya deteriorado o las condiciones del mercado hayan

[3438] La posibilidad de que se apliquen a préstamos comerciales comparables una serie de tipos de interés parece haber sido reconocida también por el Órgano de Apelación en *Brasil - Aeronaves*, en el que, al abordar la alegación de la existencia de una subvención a las exportaciones en el sentido del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC, observó que "{e}n cualquier caso, el hecho de que el pago del gobierno se utilice o no para lograr una 'ventaja *importante*', a diferencia de una 'ventaja' que no sea 'importante' puede depender muy bien de cómo se sitúe el tipo de interés *neto* aplicable a la transacción de que se trate en el caso concreto en relación con la serie de tipos comerciales disponibles". Informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Aeronaves*, párrafo 182. (las cursivas figuran en el original; el subrayado se ha añadido)

[3439] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.

[3440] Estados Unidos - Prueba documental 160.

[3441] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 278, donde se hace referencia a la explicación de las comisiones por compromiso de recursos que se da en el informe de NERA sobre el BEI, página 4, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

cambiado".[3442] NERA sostiene que como contrapartida de esta vinculación de su capital, el prestamista exige una compensación que adopta generalmente la forma de una "comisión por compromiso de recursos", que es un porcentaje anual pagado de la misma forma que el préstamo (anualmente, semestralmente, etc.) sobre la parte del préstamo de la que aún no se ha dispuesto.[3443] Los Estados Unidos estiman que al no pagar comisiones por compromiso de recursos, Airbus se ahorró "una cantidad que pudo llegar a 910.000 dólares EE.UU. al año".[3444]

7.790 Las Comunidades Europeas admiten que los bancos suelen aplicar comisiones por compromiso de recursos sobre las cantidades no utilizadas de las líneas de crédito concedidas a los prestatarios "con un margen fijo sobre el nivel general de los tipos de interés"[3445], pero afirman que los préstamos del BEI impugnados no implicaban el tipo de "valiosa opción" que normalmente lleva aparejado el pago de esas comisiones.[3446] Explican que el BEI concierta dos tipos de contrato de préstamo: i) contratos de "desembolso único", que prevén un solo desembolso de un monto fijo en una moneda, a un tipo de interés y en una fecha convenidos en el momento de la firma del contrato, y ii) contratos "de tipo abierto", en los que se concede al prestatario una línea de crédito, con derecho a solicitar desembolsos con cargo a esa línea dentro de un determinado período, en diferentes monedas, y con vencimientos, regímenes de tipos de interés (fijo o flotante) y cuantía diferentes, dentro de un marco predefinido en el contrato.[3447] Las Comunidades Europeas sostienen que la aplicación de una comisión por compromiso de recursos en la primera categoría de contratos de préstamo no sería una práctica habitual del mercado, porque, habida cuenta de que tales contratos implican el desembolso de fondos unos pocos días después de la firma, no hay recursos comprometidos "disponibles". En lo que respecta a los contratos "de tipo abierto", como el contrato de préstamo suscrito en 2002 con EADS, las Comunidades Europeas aducen que el BEI no ofrece el tipo de garantías contractuales que justificarían la aplicación de una comisión por compromiso de recursos, porque esos contratos no garantizan a las entidades un acceso a los fondos con pago de intereses en un nivel establecido, independientemente de que "se haya deteriorado" o no la "solvencia" del prestatario o de que "haya aumentado" o no el "costo del crédito".[3448] Además, las Comunidades Europeas señalan que en esos contratos el BEI no garantiza la posibilidad de contar inmediatamente con los fondos.[3449]

7.791 Las Comunidades Europeas explican que en el caso concreto del préstamo de 2002 del BEI a EADS, el Banco se comprometió a facilitar a EADS fondos a un tipo de interés que sería determinado por el BEI de conformidad con sus normas internas en el momento del desembolso, y no en el de la firma del contrato. Esas normas internas obligan al Consejo de Administración del BEI a cumplir lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 19 de sus Estatutos, según el cual los tipos de interés deberán fijarse de manera que "permitan al Banco hacer frente a sus obligaciones, cubrir sus gastos y constituir un fondo de reserva". En consecuencia, según las Comunidades Europeas, al concertar el contrato del préstamo de 2002 con el BEI, EADS no obtuvo ningún tipo de seguridad o protección en cuanto al tipo de interés que se aplicaría con respecto a cualquier desembolso solicitado, porque no podía conocer en absoluto cuál sería el nivel del costo de los fondos, los gastos administrativos o el fondo de reserva del BEI en el momento del desembolso. Además, las Comunidades Europeas destacan que el BEI no se comprometió a proporcionar a EADS los fondos solicitados en el plazo de

[3442] Informe de NERA sobre el BEI, página 4, nota 7, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC), donde se cita a Richard A. Brealey, Stewart C. Myers y Franklin Allen, *Principles of Corporate Finance*, páginas 856 y 857, Estados Unidos - Prueba documental 161.
[3443] Informe de NERA sobre el BEI, página 4, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).
[3444] Informe de NERA sobre el BEI, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).
[3445] CE, respuestas a las preguntas 87 y 179 del Grupo Especial.
[3446] CE, respuestas a las preguntas 87 y 179 del Grupo Especial.
[3447] CE, respuesta a la pregunta 87 del Grupo Especial.
[3448] CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.
[3449] CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

"1 ó 2 días", sino que se reservó expresamente el derecho a hacerlo dentro de un plazo máximo de 120 días.[3450]

7.792 Las Comunidades Europeas contraponen las características indicadas del préstamo de 2002 a EADS a las de una línea de crédito obtenida por EADS en **[***]** de un consorcio de bancos comerciales que aplicaron una comisión por compromiso de recursos. Esa línea de crédito implicaba un crédito renovable de **[***]** euros que había de ser **[***]** a un tipo de interés establecido del **[***]** a pesar de los posibles cambios en cuanto al coste de los fondos para los bancos en cuestión o el sistema de fijación de los tipos de interés. Además, en el marco de la línea de crédito, el consorcio de bancos estaba obligado a proporcionar los fondos correspondientes dentro de los tres días hábiles siguientes a aquel en que lo solicitara EADS.[3451] Las Comunidades Europeas aducen que esas diferencias ponen de manifiesto que el préstamo de 2002 del BEI a EADS no entrañaba la "valiosa opción" que los Estados Unidos sostienen que constituye la razón por la que los bancos aplican una comisión por compromiso de recursos.[3452]

7.793 Con arreglo a las condiciones del contrato de préstamo inicial[3453], el BEI se comprometía a prestar a EADS un máximo de 700 millones de euros, en **[***]** tramos como máximo, de una cuantía no inferior a **[***]** euros cada uno de ellos, a un tipo de interés que se determinaría en el momento de la solicitud de desembolso de EADS, de conformidad con el régimen de tipos de interés elegido por esa empresa.[3454] Se concedía a EADS el derecho a elegir entre tres regímenes de tipos de interés distintos: un tipo de interés fijo ("*Taux Fixe*"), y dos categorías de tipos variables ("*Taux Variable - Ecart Variable*", "*Taux Variable - Ecart Fixe*").[3455] EADS eligió el primero de ellos. El artículo 3.01A del contrato inicial describe la metodología que se utilizaría para determinar el tipo fijo de interés aplicado por el BEI de la siguiente forma:

> **[***]**

7.794 Esta disposición fue posteriormente modificada en mayo de 2004 (antes de que EADS solicitara el primer desembolso), sustituyéndose el texto del artículo 3.01 A ii) por el siguiente:

> "ii) incrementado en un margen de 20 centésimos de punto porcentual (0,20 por ciento), si el tramo en cuestión es un tramo A."[3456]

[3450] CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial, donde se hace referencia al artículo 1.02 A b del contrato de préstamo de 2002 a EADS, CE - Prueba documental 167 (ICC). *Véase también* el Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, páginas 7 y 8, CE - Prueba documental 857 (ICC).

[3451] CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial, donde se hace referencia a diversas disposiciones de la línea de crédito **[***]** para EADS, CE - Prueba documental 881 (ICC), retirada y sustituida por una línea de crédito similar por **[***]** euros en **[***]**, CE - Prueba documental 882 (ICC).

[3452] CE, respuestas a las preguntas 87 y 179 del Grupo Especial.

[3453] CE - Prueba documental 167 (ICC), Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC).

[3454] Artículo 1.02, CE - Prueba documental 167 (ICC), Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC).

[3455] Artículo 3.01, CE - Prueba documental 167 (ICC), Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC).

[3456] Artículo 1.05, CE - Prueba documental 879 (ICC). El contrato inicial dividía cada uno de los posibles desembolsos en dos partes iguales: "subtramo A" y "subtramo B" (artículo 1.02E, CE - Prueba documental 167 (ICC)), Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC). Sin embargo, en virtud de la modificación de mayo de 2004, esa división fue sustituida por otra que separaba en dos partes el crédito disponible: cualquier desembolso que aisladamente o sumado a desembolsos anteriores no excediera de **[***]** sería calificado como "tramo A"; y cualquier otro desembolso que aisladamente o sumado a desembolsos anteriores excediera de **[***]** sería calificado como "tramo B" (artículo 1.03, CE - Prueba documental 879 (ICC)). Con arreglo a esas expresiones, el desembolso de **[***]** solicitado por EADS fue calificado como "tramo A" y se le aplicó en consecuencia la prima de riesgo de **[***]** centésimos de punto porcentual .

ICC suprimida donde se indica [***]

7.795 En el contrato inicial se estipulaba además que se notificaría a EADS, después de que ésta hubiera solicitado un desembolso, el tipo de interés aplicable (y la fecha en que se efectuaría el desembolso) con una antelación de 10 a 15 días con respecto a la realización efectiva del desembolso.[3457] En consecuencia, en el momento de *concluir el contrato de préstamo*, EADS sabía que el tipo de interés que habría de pagar sobre cualquier desembolso solicitado comprendería dos componentes: i) el tipo de interés aplicado por el BEI, en la fecha en que EADS solicitara el desembolso, a préstamos de las mismas características que el desembolso solicitado en lo que respecta a la moneda, el plan de reembolso y la duración y periodicidad de los pagos en concepto de intereses; y ii) un margen de **[***]** centésimos de punto porcentual, como prima de riesgo aplicada por el BEI.[3458] Si se prescinde del valor de la prima de riesgo de **[***]** centésimos de punto porcentual, la metodología establecida para calcular el tipo fijo de interés (tipo general de interés para préstamos del BEI aplicable a préstamos comparables más un margen adicional) es la misma que se recoge en el contrato típico del BEI.[3459] En consecuencia, el mecanismo de fijación del tipo de interés convenido en el contrato no era específico para EADS, sino que era el aplicado en general por el BEI a otras operaciones de préstamo.

7.796 Los Estados Unidos aducen que, sin más información acerca de la metodología exacta aplicada por el BEI para fijar los tipos de interés, "resulta imposible al Grupo Especial determinar la medida en que los tipos de interés pueden variar según la fecha del desembolso y, por ende, el grado de inseguridad al que tiene que hacer frente de hecho quien toma prestados fondos del BEI en comparación con quien los toma de un prestamista comercial".[3460] Además, señalan que las Comunidades Europeas no han indicado los factores que el BEI no tiene en cuenta al fijar los tipos de interés en la fecha del desembolso. En especial, destacan que las Comunidades Europeas, aunque han identificado como variables que pueden afectar a los tipos de interés fijados por el Banco en la fecha del desembolso factores como el costo de los fondos para el BEI, sus gastos administrativos y su fondo de reserva, no han aclarado en absoluto si el BEI tiene en cuenta el posible deterioro de la solvencia del prestatario.[3461] Entendemos que, con esta observación, los Estados Unidos sugieren que en la medida en que no tiene en cuenta el posible deterioro de la solvencia de un prestatario en el período transcurrido entre el momento en que se concede el préstamo y la fecha del desembolso, el BEI actúa como un banco comercial que ofrece una línea de crédito en condiciones convenidas y, en consecuencia, al menos en esa medida, cabría esperar que aplicara una comisión por compromiso de recursos. En consecuencia, el hecho de que EADS no pagara una comisión por compromiso de recursos significa que el préstamo del BEI era más ventajoso para EADS que la financiación comparable en el mercado.

7.797 A nuestro juicio, las pruebas y argumentos que se nos han presentado indican que la finalidad de la comisión por compromiso de recursos es compensar al prestamista por comprometerse, en el momento de la conclusión de un contrato de préstamo, a proporcionar en un momento posterior fondos a un tipo de interés que refleja, entre otras cosas, la clasificación crediticia del prestatario en el

[3457] Artículo 1.02C, Estados Unidos - Prueba documental 158 (ICC). Observamos que en el contexto de los contratos "de desembolso único" las Comunidades Europeas aducen que un lapso de 15 días entre la conclusión de un contrato y el desembolso no justifica el pago de una comisión por no utilización. CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial, nota 70. Los Estados Unidos no han aducido que el plazo de notificación de 10 a 15 días sea suficientemente largo para justificar que el BEI exija el pago de una comisión por compromiso de recursos.

[3458] CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial; CE - Pruebas documentales 722 (ICC) y 842.

[3459] Artículo 3.01A, contrato típico del BEI 2001, CE - Prueba documental 609 (ICC). Aparte de la cláusula relativa a la prima de riesgo, el texto utilizado en el artículo 3.01A del contrato típico existente antes de 2001 es esencialmente el mismo, CE - Prueba documental 711 (ICC).

[3460] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.

[3461] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

momento de la conclusión del contrato de préstamo.[3462] En otras palabras, esa comisión es, al menos en parte, necesaria para compensar al prestamista por el riesgo de que la clasificación crediticia del prestatario se deteriore en el período comprendido entre el momento en que se utilizó como base para fijar el tipo de interés del contrato y el desembolso efectivo de los fondos. Encontramos respaldo para esa conclusión en el siguiente extracto de Brealey y Myers, en el que se han basado ambas partes:

> "Las líneas de crédito son relativamente caras, ya que además de pagar intereses sobre los empréstitos la empresa debe pagar una comisión por compromiso de recursos sobre la cuantía no utilizada. A cambio de este costo extraordinario, la empresa recibe una valiosa opción: tiene acceso garantizado al dinero del banco con un margen fijo sobre el nivel general de los tipos de interés. Esto equivale a una opción de venta, porque la empresa puede vender su deuda al banco en condiciones fijas aunque su propia solvencia se deteriore o el costo de los créditos aumente."[3463]

7.798 Recordamos que el BEI aplicó a EADS un tipo de interés fijo integrado por dos componentes. La descripción que hacen las Comunidades Europeas de la forma en que el BEI fija los tipos de interés[3464] y las pruebas que obran en nuestro poder no nos permiten llegar a una conclusión clara acerca de si en el primero de esos componentes se tuvo en cuenta la solvencia de EADS. Sin embargo, entendemos que el segundo componente, la prima de riesgo de **[*******]** centésimos de punto porcentual, se estableció (al menos en parte) en función de la solvencia de EADS *en el momento de la firma del contrato*. En su informe anual de 2006, el BEI explica que aplica un sistema de clasificación de los préstamos para determinar el riesgo crediticio de cada uno de ellos. Con arreglo a ese sistema se analizan, entre otras cosas, la clasificación crediticia del prestatario, el valor de los instrumentos de garantía y fianzas, el marco contractual y la duración del préstamo para establecer el nivel de la "provisión de fondos" general o específica que resulta necesaria. Las operaciones con una clasificación de "A-" llevan aparejada una prima de riesgo del 0,20 por ciento[3465], **[*******]**.[3466]

7.799 Al aplicar una prima de riesgo fija de **[*******]** centésimos de punto porcentual a los desembolsos de fondos solicitados por EADS, con independencia del posible deterioro de su solvencia, el BEI proporcionó a EADS, al menos en parte, la "valiosa opción" que, según entendemos, normalmente justificaría las comisiones por compromiso de recursos aplicadas por los prestamistas comerciales. De ello se desprende que, en la medida en que no exigió a EADS el pago de una comisión para compensar su compromiso de poner a disposición de esa empresa fondos con una prima de riesgo fija, independientemente del posible deterioro de su solvencia, el BEI concedió el préstamo a EADS en condiciones más ventajosas que un préstamo comparable de un prestamista comercial.

7.800 En cuanto a la alegación de los Estados Unidos de que el préstamo del BEI a EADS otorgó un beneficio porque el Banco no aplicó comisiones por no utilización[3467], señalamos que los Estados

---

[3462] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 278, donde se hace referencia al informe de NERA sobre el BEI, página 4, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC); Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial; CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.

[3463] Estados Unidos - Prueba documental 161, Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 278, informe de NERA sobre el BEI, página 4, nota 7, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC); CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial (donde se cita todo el pasaje citado *supra*, salvo la primera oración).

[3464] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1.067-1.069.

[3465] CE - Prueba documental 842, páginas 149 a 152.

[3466] *Véase* la nota 3456 *supra*.

[3467] Los Estados Unidos describen las comisiones por no utilización como comisiones aplicadas "en los casos en que los prestatarios no utilizan las líneas de crédito que ha facilitado el BEI". Estados Unidos, Primera

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos, aparte de formular esa alegación, no han dado ninguna explicación específica ni han aportado pruebas o dictámenes técnicos concretos (como hicieron en relación con la no aplicación por el BEI de una comisión por compromiso de recursos)[3468] que indiquen que un prestamista comercial habría exigido a EADS el pago de una comisión por no utilización por el mismo tipo de financiación que la obtenida del BEI en el marco del contrato de préstamo de 2002, es decir, de una línea de crédito para la que se fija únicamente una prima de riesgo de **[***]** centésimos de punto porcentual en el momento de la firma (a diferencia, por ejemplo, del tipo de interés total aplicable al desembolso en su conjunto). A falta de cualquier prueba o explicación pertinente, y habida cuenta de que las Comunidades Europeas no admiten que el pago de una comisión por no utilización estuviera justificada[3469], no estamos convencidos de que los Estados Unidos hayan hecho lo suficiente para establecer que el préstamo de 2002 a EADS otorgó un beneficio porque el BEI no exigió a EADS el pago de una comisión por no utilización.

Conclusión con respecto al préstamo de 2002 a EADS

7.801 Sobre la base del análisis precedente, y habida cuenta de nuestras constataciones acerca de la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3470], constatamos que los Estados Unidos han establecido que el préstamo de 2002 del BEI a EADS otorgó un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque: i) el tipo de interés aplicado por el BEI fue inferior al que un prestamista comercial habría exigido a EADS por una financiación comparable; y ii) no se obligó a EADS a pagar una comisión por compromiso de recursos, a pesar de aplicarse sobre parte del préstamo una prima de riesgo fija de **[***]** centésimos de punto porcentual, con independencia de cualquier empeoramiento futuro de la clasificación crediticia de EADS. En cambio, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que el préstamo de 2002 del BEI a EADS otorgara asimismo un beneficio a EADS debido a la no aplicación por el BEI de comisiones por no utilización.

El préstamo de 1992 a Aérospatiale

7.802 El préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale fue concedido de conformidad con un contrato concluido el 21 de julio de 1992 para financiar la realización de obras y la instalación por Aérospatiale de equipo industrial para la comercialización del A330/A340. El préstamo se hizo efectivo mediante un desembolso de **[***]** francos franceses a un tipo de interés del **[***]**, pagadero anualmente, con vencimiento a **[***]** años en **[***]**, amortizable en los ocho últimos años desde **[***]** (es decir, con obligación de pagar únicamente intereses en los **[***]** años del préstamo y de pagar

---

comunicación escrita, párrafo 402. Las Comunidades Europeas describieron inicialmente esas comisiones como un "recargo en centésimos de punto porcentual sobre la cantidad de la que no se ha dispuesto". CE, respuesta a la pregunta 87 del Grupo Especial. En cambio, en sus últimas comunicaciones, las Comunidades Europeas indican que las comisiones por no utilización y por compromiso de recursos son esencialmente dos formas de referirse "indistintamente" a la misma compensación que un banco puede tratar de obtener por "garantizar a las entidades prestatarias el acceso inmediato al dinero del banco prestamista 'con un margen fijo por encima del nivel general de los tipos de interés'". CE, respuesta a la pregunta 179 del Grupo Especial.

[3468] De hecho, al presentar su análisis revisado del beneficio para el contrato del préstamo de 2002 a EADS, los Estados Unidos no reiteran su alegación de que el préstamo otorgó un beneficio porque no se establecieron en él comisiones por no utilización, centrándose únicamente en la inexistencia de comisiones por compromiso de recursos. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 275 y 278. *Véase también* el informe de NERA sobre el BEI, página 4. Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC) en el que no se identifica como un beneficio otorgado por el contrato de préstamo de 2002 la supuesta falta de aplicación por el BEI a EADS de comisiones por no utilización.

[3469] CE, respuestas a las preguntas 87 y 179 del Grupo Especial.

[3470] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

reembolsos anuales del principal más intereses sólo a partir del **[***]** año).[3471] Los Estados Unidos alegan que con este préstamo se otorgó un beneficio a Aérospatiale porque: i) el préstamo se concedió en condiciones más ventajosas en lo que respecta al tipo de interés que la financiación comparable en el mercado; y ii) el BEI no cobró a Aérospatiale comisiones por compromiso de recursos o por no utilización.

Condiciones relativas al tipo de interés

7.803 Como ya se ha indicado, los Estados Unidos propusieron con respecto a todos los préstamos del BEI en litigio tipos de interés comercial de referencia basados en los tipos generales de interés de los préstamos a las empresas en cada país calculados en el informe Ellis para cada una de las entidades Airbus pertinentes.[3472] Las referencias correspondientes se habían establecido sumando: i) el tipo medio anual de interés de los bonos a 10 años emitidos en Francia, Alemania, España y el Reino Unido, en los años correspondientes a la conclusión de los contratos de préstamo del BEI (es decir, el tipo de interés sin riesgo); a ii) el "margen de crédito" para el prestatario Airbus en cuestión (es decir, una prima sobre el tipo de interés en función del riesgo adicional de cada operación general de préstamo realizada con una entidad Airbus). En el caso de Aérospatiale, los Estados Unidos estimaron su "margen de crédito" en 1992 mediante un modelo de regresión. En síntesis, en ese modelo se utilizaron datos sobre los márgenes reales de crédito de dos bonos a 10 años supuestamente emitidos por Aérospatiale en 1993 para estimar cuáles habrían sido los márgenes de crédito para Aérospatiale en cada uno de los años comprendidos entre 1970 y 1992.[3473] Aplicando esta metodología, los Estados Unidos propusieron inicialmente un tipo de interés comercial de referencia para el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale del **[***]**.[3474] En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos revisaron su referencia para incorporar, en respuesta a la crítica hecha por las Comunidades Europeas a la utilización de promedios anuales, "datos del mercado en la fecha del préstamo".[3475] Basándose en su análisis actualizado, los Estados Unidos sostienen que el tipo de interés comercial de referencia pertinente para un préstamo de características similares al del BEI sería "el 10,46 por ciento, **[***]** en **[***]** centésimos de punto porcentual aproximadamente al tipo del **[***]** por ciento aplicado efectivamente por el BEI a {Aérospatiale}".[3476]

7.804 Las Comunidades Europeas critican la referencia revisada de los Estados Unidos por basarse en lo que a su juicio constituye un modelo de regresión erróneo, que se apoya en un número demasiado escaso de puntos de datos y supone vencimientos que no son comparables al vencimiento

[3471] Estados Unidos - Prueba documental 167 (ICC), CE - Prueba documental 694 (ICC) y CE - Prueba documental 698 (ICC).

[3472] *Véase* el párrafo 7.755 *supra*.

[3473] Informe Ellis, páginas 11-16, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC). ("Las regresiones para establecer los parámetros del modelo del margen de crédito para Aérospatiale … se basaron en datos relativos al rendimiento a su vencimiento de dos bonos emitidos por Aérospatiale en 1993. ... Utilizando los coeficientes obtenidos de esta forma, juntamente con datos de la curva de rendimientos francesa para el período comprendido entre 1970 y 1992, hemos podido establecer los valores del margen de crédito correspondientes a las operaciones generales de préstamo a Aérospatiale con vencimiento a 10 años en esos años.") Entendemos que los Estados Unidos se basaron en los márgenes de crédito reales para los dos bonos de Aérospatiale en los años posteriores a 1992. ("El mismo procedimiento utilizado para establecer los márgenes de crédito para la empresa que operaba en Francia se aplicó en el caso del Reino Unido: se utilizaron los márgenes de crédito reales para BAE Systems los años 1991 a 2006 y los parámetros de regresión obtenidos se utilizaron en los años en los que se disponía de datos de la curva de rendimientos fuera de la muestra.")

[3474] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 411.

[3475] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 274-277; informe de NERA sobre el BEI, páginas 3 y 6 ("Coincidimos con las Comunidades Europeas en que la situación del mercado fluctúa y, en consecuencia, el tipo del préstamo debe compararse con una referencia 'en el momento pertinente y en el año en que se efectuó el préstamo del BEI'"). Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).

[3476] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 276.

ICC suprimida donde se indica [***]

real del préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale.[3477] En particular, señalan que aunque las variables explicativas elegidas son "significativas" porque "superan la denominada prueba F", el valor de "R^2" del modelo es "sólo 0,43 en una gama de 0 a 1, en la que 1 corresponde a la máxima exactitud".[3478] Además, las Comunidades Europeas aducen que el modelo de regresión no tiene en cuenta las características pertinentes de los préstamos de que se trata, y observan que en tanto que el préstamo del BEI a Aérospatiale es **[***]**, la referencia establecida por NERA se basa en un "bono del gobierno a 10 años, y parte de la hipótesis de un préstamo a 10 años reembolsable en un solo pago al vencimiento, prescindiendo de los efectos de su plan de amortización".[3479]

7.805 Las Comunidades Europeas consideran que confirma el carácter deficiente del modelo de regresión de los Estados Unidos para el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale el hecho de que los márgenes de crédito para los dos bonos a 10 años emitidos efectivamente por Aérospatiale en septiembre de 1991 y octubre de 1992 fueran en realidad de **[***]** y **[***]** centésimos de punto porcentual, menos de la mitad del margen de **[***]** centésimos de punto porcentual estimado con arreglo al modelo de los Estados Unidos, a pesar de que no hubo "novedades importantes o una mejora significativa de la solvencia de Aérospatiale que justificara esa drástica reducción de los márgenes".[3480] En consecuencia, las Comunidades Europeas presentan su propio tipo de interés comercial de referencia, establecido sobre la base del margen real de **[***]** centésimos de punto porcentual que existía en septiembre de 1991 y el tipo de interés que afirman que correspondía a los préstamos a largo plazo al Gobierno francés que supuestamente tenían el mismo vencimiento que el préstamo del BEI en la fecha en que se efectuó de hecho el desembolso del BEI a Aérospatiale, el 27 de julio de 1992.[3481] Aplicando esta metodología, las Comunidades Europeas obtienen un tipo de interés comercial de referencia para el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale del **[***]**.[3482]

7.806 Los datos que se recogen en los informes anuales de Aérospatiale indican que es posible que haya habido una sobrevaloración de los márgenes de crédito derivados del modelo de regresión de los Estados Unidos. Los dos bonos a 10 años que las Comunidades Europeas afirman que Aérospatiale emitió en septiembre de 1991 y octubre de 1992 eran "bonos internos" con los que se obtuvieron 1.000 millones de francos franceses en cada caso y cuyos tipos de interés eran el 9,4 y el 8,7 por ciento, respectivamente.[3483] Aérospatiale emitió otros tres "bonos extranjeros" a 10 años en 1992 y 1993: uno en marzo y junio de 1992, por 1.800 millones de francos franceses a un tipo de

[3477] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1.078; Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 7, CE - Prueba documental 857 (ICC).

[3478] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1.078. El informe Ellis describe el índice "R2 ajustado" y el índice "F" como "dos índices estadísticos utilizados frecuentemente para analizar la validez de una regresión …: el primero mide la fracción de la varianza de la variable dependiente explicada por la o las variables independientes, ajustada en función de los grados de libertad, y la segunda se utiliza para verificar la hipótesis de que todos los coeficientes de la pendiente son iguales a cero". Ellis señala que "en este caso el coeficiente R2 ajustado es relativamente alto y el coeficiente F es muy significativo estadísticamente, lo que pone de manifiesto que el modelo de regresión permite estimar adecuadamente el margen de crédito correspondiente a los bonos de Aérospatiale". Informe Ellis, página 14, Estados Unidos - Prueba documental 80 (ICC).

[3479] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 7, CE - Prueba documental 857 (ICC).

[3480] Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 7, CE - Prueba documental 857 (ICC).

[3481] CE - Prueba documental 722 (ICC); Análisis del informe de NERA sobre el BEI realizado por el BEI, página 7, CE - Prueba documental 857 (ICC).

[3482] CE - Prueba documental 722 (ICC).

[3483] Informe anual de 1992 de Aérospatiale, página 61, CE - Prueba documental 174. Destacamos que el informe indica que se emitió un "bono interno" a 10 años por 1.000 millones de francos franceses en noviembre de 1992, y no en octubre de ese año. Las Comunidades Europeas no han facilitado copia de ninguno de los instrumentos de deuda correspondientes.

ICC suprimida donde se indica [***]

interés del 9,125 por ciento[3484], otro en febrero de 1993 por 1.000 millones de francos franceses a un tipo de interés del 8,375 por ciento y otro en julio de 1993 por un valor de 1.500 millones de francos franceses a un tipo de interés del 7 por ciento.[3485] Como señalan las Comunidades Europeas, los bonos de septiembre de 1991 y de octubre de 1992 se emitieron con un margen de crédito adicional al tipo de interés pagado por el Gobierno francés por los préstamos a largo plazo (según las Comunidades Europeas, de **[***]** y **[***]** centésimos de punto porcentual respectivamente). En consecuencia, si se compara con los márgenes reales de crédito de los bonos que Aérospatiale emitió en 1991 y 1992, el margen obtenido mediante el modelo de regresión de los Estados Unidos para Aérospatiale en julio de 1992 (136 centésimos de punto porcentual) parece implicar una sobrevaloración del costo que habría tenido la financiación de Aérospatiale en el mercado. No obstante, en conjunto, no consideramos que las pruebas presentadas por los Estados Unidos sean insuficientes para establecer que el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale otorgó un beneficio.

7.807 En primer lugar, observamos que el tipo de interés sin riesgo utilizado para establecer el tipo de interés comercial de referencia revisado de los Estados Unidos es el 9,10 por ciento[3486], el mismo tipo sin riesgo de los préstamos aplicado por las Comunidades Europeas para obtener su tipo de interés comercial de referencia[3487], **[***]** al aplicado por el BEI al préstamo a Aérospatiale. Dicho de otra forma, ambas partes coinciden en que el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale se concedió a un tipo de interés contractual **[***]** al tipo de interés sin riesgo de los préstamos a largo plazo al Gobierno francés. No cabe duda, no obstante, de que el mercado habría exigido a Aérospatiale que pagara por esa financiación, además del tipo sin riesgo de los préstamos, una prima que las Comunidades Europeas cifran en 62 centésimos de punto porcentual en octubre de 1992 (tres meses exactamente después de la conclusión del contrato de préstamo del BEI).

7.808 En segundo lugar, de la referencia alternativa propuesta por las Comunidades Europeas se desprende que el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale proporcionó una ventaja de **[***]** centésimos de punto porcentual con respecto a la financiación comparable que podía conseguirse en el mercado. Además, aun aceptando la tesis de las Comunidades Europeas de que, para establecer el nivel real del interés aplicado por el BEI habría que tener en cuenta el costo de la garantía de préstamo exigida a Airbus (cuyo valor puede supuestamente cifrarse en **[***]** centésimos de punto porcentual)[3488], la diferencia entre el tipo de interés ajustado aplicado al préstamo del BEI del **[***]** y el tipo de interés comercial de referencia propuesto por las Comunidades Europeas del **[***]** pondría de manifiesto una ventaja para Airbus de **[***]** centésimos de punto porcentual . Según las Comunidades Europeas, las supuestas "obligaciones adicionales del proyecto, financieras y administrativas" que llevaba aparejadas el préstamo de 1992, a diferencia de los instrumentos de deuda utilizados para establecer la referencia no podían haber reducido a menos de cero esa ventaja.[3489] Así pues, según sus propios términos, el análisis de la referencia realizado por las Comunidades Europeas confirma la alegación de los Estados Unidos de que el tipo de interés aplicado por el BEI al préstamo de 1992 a Aérospatiale fue más ventajoso que el que Aérospatiale podía haber obtenido en el mercado.

7.809 Las Comunidades Europeas aducen que esa diferencia entre los tipos de interés no basta para establecer la existencia de un beneficio. En particular, afirman que la diferencia de **[***]** centésimos

[3484] Informe anual de 1992 de Aérospatiale, página 61; informe anual de 1993 de Aérospatiale, página 77; e informe anual de 1994 de Aérospatiale, página 75, CE - Pruebas documentales 174, 175 y 186.
[3485] Informe anual de 1993 de Aérospatiale, página 77; e informe anual de 1994 de Aérospatiale, página 75, CE - Pruebas documentales 175 y 186.
[3486] Correspondiente a la diferencia entre la referencia propuesta por los Estados Unidos de **[***]** y el margen de crédito de **[***]** centésimos de punto porcentual calculado para Aérospatiale.
[3487] CE - Prueba documental 722 (ICC).
[3488] CE - Prueba documental 722 (ICC).
[3489] CE - Prueba documental 722 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

de punto porcentual es excepcional y que no debe considerarse que demuestre que el préstamo otorga un beneficio a Airbus. Sostienen que una "probable explicación de la sustancial divergencia{} ... es que cabe la posibilidad de que el BEI fijara sus condiciones antes de una variación importante del tipo o inmediatamente después de que ésta se hubiera producido".[3490] Explican que "si el BEI fija por la mañana las condiciones de un desembolso y el tipo sin riesgo aumenta por la tarde, el tipo del BEI puede parecer especialmente interesante en comparación con el nuevo tipo sin riesgo de la tarde".[3491] Sin embargo, las Comunidades Europeas no han presentado pruebas que demuestren que la diferencia de **[***]** centésimos de punto porcentual fuera imputable a ese tipo de inestabilidad de los tipos de interés a lo largo del día, y señalan que "{d}esgraciadamente los datos se registran sólo una vez al día, por lo que generalmente es imposible tener en cuenta las fluctuaciones del tipo sin riesgo en el curso del día".[3492] Así pues, las Comunidades Europeas no afirman de hecho que el diferencial de **[***]** centésimos de punto porcentual del tipo de interés sea imputable a una inestabilidad real del nivel del tipo de interés sin riesgo el 27 de julio de 1992.

7.810 Por último, recordamos que en el caso del préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale el tipo contractual de interés se fijó en el **[***]** como el tipo de interés sin riesgo de los préstamos a largo plazo al Gobierno francés. En consecuencia, si admitimos que el préstamo a Aérospatiale no se concedió a un tipo de interés inferior al del mercado, en el contexto del propio tipo de interés comercial de referencia de las Comunidades Europeas, tendríamos que aceptar la idea de que un prestamista comercial habría concedido a Aérospatiale un préstamo a un tipo de interés en el que no se tenía en cuenta el riesgo crediticio diferenciado de esa empresa. Pero no podemos aceptar que ese resultado sea verosímil, ya que implica que un prestamista comercial habría estado dispuesto a prestar fondos a Aérospatiale a una tasa de rendimiento que en el mejor de los casos era **[***]** a la que habría obtenido de préstamos al Gobierno francés en un momento en el que, incluso según los propios datos aportados por las Comunidades Europeas, se aplicaba a los préstamos a Aérospatiale una prima de riesgo adicional al tipo sin riesgo de los préstamos al Gobierno francés.[3493]

Comisiones por compromiso de recursos y por no utilización

7.811 Los Estados Unidos se basan en las misma pruebas aportadas con respecto al préstamo de 2002 a EADS para alegar que el préstamo de 1992 a Aérospatiale otorgó asimismo un beneficio a Airbus porque no se exigió a Aérospatiale el pago de comisiones por compromiso de recursos o por no utilización.[3494] Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de los Estados Unidos basándose en los mismos argumentos que ya hemos expuesto antes.[3495]

7.812 Recordamos que el préstamo de 1992 a Aérospatiale se concertó el **[***]**. En él se preveía un único desembolso el **[***]**, que sería reembolsado a un tipo de interés del **[***]**, convenido y fijado en el contrato en la fecha de la firma de éste.[3496] En consecuencia, en virtud del contrato de préstamo de 1992, el BEI se obligaba jurídicamente a facilitar a Aérospatiale un préstamo en determinadas condiciones establecidas **[***]** antes de la transferencia efectiva de los fondos prestados a Aérospatiale. Por su parte, Aérospatiale se obligaba a entrar en posesión de los fondos en cuestión el **[***]** en los términos y condiciones fijados cuando se concertó el contrato.

[3490] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 506.
[3491] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 506.
[3492] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 506.
[3493] *Véase* el párrafo 7.806 *supra*.
[3494] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 414, donde se citan las Pruebas documentales 160 y 161 presentadas por los Estados Unidos.
[3495] *Véase* el párrafo 7.790 *supra*.
[3496] *Véase* el párrafo 7.802 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.813 Según las Comunidades Europeas, la exigencia por el BEI del pago de una comisión por asumir un compromiso de esta índole no estaría en consonancia con la práctica del mercado.[3497] Los Estados Unidos no han cuestionado la afirmación de las Comunidades Europeas. De hecho, de la caracterización de las comisiones por compromiso de recursos que se hace en el informe de NERA sobre el BEI, en el que se basan los Estados Unidos, se desprende que normalmente un banco no exige comisiones por compromiso de recursos cuando un prestatario asume la *obligación* de tomar una cantidad a préstamo, a diferencia de la simple *opción* de retirar fondos con cargo a una línea de crédito abierta.[3498] A la luz de este hecho, y habida cuenta de las circunstancias particulares que concurren en el préstamo de 1992 a Aérospatiale, entre ellas la obligación del BEI de poner a disposición de esa empresa fondos a un tipo de interés fijado **[*******]** solamente después de la conclusión del contrato de préstamo, los Estados Unidos no han aportado pruebas ni han expuesto argumentos suficientes para persuadirnos de que la no aplicación por el BEI de una comisión por compromiso de recursos otorgó a Aérospatiale un beneficio.

7.814 En relación con las comisiones por no utilización, señalamos asimismo que, aparte de alegar que el préstamo de 1992 a Aérospatiale (como todos los préstamos del BEI) otorgó un beneficio porque el Banco no aplicó comisiones por no utilización, los Estados Unidos no han dado ninguna explicación específica ni han aportado ninguna prueba o dictamen técnico concretos que indiquen que un prestamista comercial habría exigido a Aérospatiale el pago de una comisión por no utilización por el mismo tipo de financiación que esta empresa obtuvo del BEI en virtud del contrato de préstamo de 1992. A falta de cualquier prueba o explicación pertinente en ese sentido, y habida cuenta de que las Comunidades Europeas no admiten que estuviera justificado el pago de una comisión por no utilización[3499], no estamos convencidos de que los Estados Unidos hayan hecho lo suficiente para establecer que el préstamo de 1992 a Aérospatiale otorgó un beneficio porque el BEI no exigió a Aérospatiale el pago de una comisión por no utilización. En todo caso, si entendemos que las comisiones por no utilización constituyen una compensación que perciben los prestamistas comerciales sobre el monto no utilizado de la línea de crédito, como han indicado las partes[3500], habría que señalar que el monto total de la financiación objeto del contrato de préstamo de 1992 fue efectivamente transferido a Aérospatiale de la forma estipulada en el contrato.[3501] En este sentido, no habría justificación para exigir a Aérospatiale el pago de comisiones por no utilización.

Inexistencia de una prima de riesgo

7.815 En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos adujeron que las Comunidades Europeas habían reconocido en su Primera comunicación escrita que el BEI no aplicó una prima de riesgo a ninguno de los préstamos concedidos antes de 1999. Según los Estados Unidos, la inexistencia de una prima de riesgo significa que los préstamos del BEI "tenían por definición un carácter preferencial en comparación con los que podían obtenerse en el mercado, porque el BEI

[3497] *Véase* el párrafo 7.790 *supra*.

[3498] La parte pertinente del informe de NERA sobre el BEI dice lo siguiente: "una característica importante del contrato de préstamo del BEI firmado en 2002 consiste en que se facilitaba a las Comunidades Europeas **[***]**, lo que significa que el BEI se comprometía a poner esa cantidad a disposición de EADS. Se trata de algo frecuente en los préstamos comerciales, pero los bancos exigen una compensación por la vinculación de su capital, que generalmente adopta la forma de lo que se denomina 'comisión por compromiso de recursos'". Informe de NERA sobre el BEI, página 4, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC).

[3499] CE, respuestas a las preguntas 87 y 179 del Grupo Especial.

[3500] *Véase* la nota 3467 *supra*.

[3501] *Véase* el párrafo 7.802 *supra*. Las Pruebas documentales 167 (ICC) y 698 (ICC) presentadas por las Comunidades Europeas confirman que el monto de la financiación convenida se transfirió a Aérospatiale el **[***]**.

ICC suprimida donde se indica [***]

(a diferencia de los prestamistas comerciales) no aplicaba una prima para compensar el riesgo que asumía al proporcionar financiación al prestatario".[3502]

7.816 Las Comunidades Europeas no ponen en tela de juicio la opinión de los Estados Unidos de que los prestamistas comerciales aplican normalmente una prima como contrapartida por asumir los riesgos que entrañan los préstamos a un prestatario concreto, pero rechazan su afirmación de que de la introducción del "precio del riesgo" por el BEI en 2000 se deduce necesariamente que todos los préstamos anteriores a ese año otorgaron un beneficio, porque el BEI no aplicó en ellos una prima de riesgo. Explican que la introducción del "precio del riesgo" por el BEI en 2000 fue consecuencia de sus constantes esfuerzos por aplicar las "mejores prácticas bancarias" en la esfera de la gestión del riesgo. Las Comunidades Europeas afirman que, a raíz de un examen de sus políticas de crédito, el BEI decidió introducir el "precio del riesgo" como "alternativa (total o parcial) a {las} garantías {de préstamo} externas" exigidas por el párrafo 3 del artículo 18 de sus Estatutos. En consecuencia, la aplicación de una prima de riesgo a un préstamo determinado a partir de 2000 respondía a la finalidad de situar al BEI "en una posición similar a la que habría tenido si el préstamo se beneficiara de una garantía externa". Dicho de otra forma, las Comunidades Europeas sostienen que la introducción de las primas de riesgo "no supuso una atenuación (o modificación) de la política de crédito sistemáticamente aplicada", sino que constituía simplemente otra opción del Banco en el contexto de la gestión del riesgo asociado a sus préstamos.[3503]

7.817 En apoyo de sus afirmaciones, las Comunidades Europeas presentan cuatro páginas del informe anual de 2006 del BEI, en las que se describen sus prácticas en materia de gestión del riesgo.[3504] Hemos examinado detenidamente ese documento y hemos constatado que no respalda todo lo que alegan las Comunidades Europeas. Aunque en él se afirma que el BEI trata de adaptar su sistema de gestión del riesgo al cambio de las condiciones económicas y a la evolución de las normas reglamentarias, con el fin de seguir la "mejor práctica del mercado", no aclara las razones por las que el Banco decidió en 2000 introducir una prima de riesgo ni si se tenía la intención, como afirman las Comunidades Europeas, de que constituyera una alternativa parcial o total a las garantías de préstamo exigidas por el párrafo 3 del artículo 18 de sus Estatutos. En consecuencia, aunque consideramos que la explicación de las Comunidades Europeas parece tener un cierto sentido, no podemos aceptarla como un hecho sobre la base de las pruebas que se han presentado.

7.818 Además, aunque la explicación que dan las Comunidades Europeas de las razones por las que el BEI introdujo una prima de riesgo da a entender que con las "garantías externas" se tuvieron en cuenta los riesgos asociados a los préstamos del BEI anteriores a 2000, las Comunidades Europeas no han explicado cómo la garantía concreta prevista en el préstamo de 1992 a Aérospatiale servía para compensar al BEI de los riesgos que entrañaba préstamo a Aérospatiale, en el mismo sentido que un prestamista comercial habría tratado de conseguir una compensación por los mismos riesgos en el marco de un préstamo comercial.

7.819 A la luz de lo expuesto, constatamos que las Comunidades Europeas no han aportado pruebas ni expuesto argumentos suficientes para persuadirnos de que la inexistencia de una prima de riesgo en el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale no otorgó un beneficio a Airbus. En consecuencia, estimamos la alegación de los Estados Unidos de que el préstamo de 1992 a Aérospatiale otorgó un beneficio, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, por no incluir una prima de riesgo.

[3502] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 269.
[3503] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 190.
[3504] CE - Prueba documental 842.

ICC suprimida donde se indica [***]

Conclusión con respecto al préstamo de 1992 a Aérospatiale

7.820 Sobre la base del análisis precedente y habida cuenta de nuestras constataciones sobre la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3505], constatamos que el préstamo de 1992 a Aérospatiale otorgó un beneficio a Aérospatiale, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque fue concedido i) a un tipo de interés **[*******]** al costo de los préstamos para el Gobierno francés y por consiguiente más ventajoso que el que habría podido conseguir Aérospatiale en el mercado por una financiación comparable y ii) en condiciones relativas al tipo de interés que no incluían la aplicación de una prima de riesgo. En cambio, constatamos que los Estados Unidos no han establecido que el préstamo de 1992 a Aérospatiale otorgara asimismo un beneficio por el hecho de que el BEI no exigiera a Aérospatiale el pago de comisiones por compromiso de recursos o por no utilización.

Los demás préstamos del BEI

7.821 Recordamos que los Estados Unidos alegan que, además del préstamo de 2002 a EADS para el A380 y el préstamo de 1992 a Aérospatiale para el A330/A340, otros 10 préstamos facilitados por el BEI a diversas entidades Airbus constituyeron subvenciones en el sentido del Acuerdo SMC. Se trata de los siguientes: i) el préstamo de 1993 a Aérospatiale para los Super Transporteurs; ii) el préstamo de 1991 a British Aerospace para el A330/A340; iii) el préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 14711/ES); iv) el préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 14712/ES); v) el préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340; vi) el préstamo de 1990 a Airbus Industrie GIE para el A321; vii) el préstamo de 1989 a CASA para el A320 y el A330/A340; viii) el préstamo de 1989 a British Aerospace para el A320; ix) el préstamo de 1988 a British Aerospace para el A320; y x) el préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/340. Los Estados Unidos aducen que todos esos préstamos otorgaron un beneficio a Airbus porque: a) cada uno de ellos fue concedido en condiciones más ventajosas en lo que respecta al tipo de interés que la financiación comparable en el mercado; b) el BEI no cobró a los prestatarios correspondientes comisiones por compromiso de recursos o por no utilización; y c) el BEI no aplicó a ninguno de esos préstamos una prima de riesgo.

Condiciones relativas al tipo de interés

7.822 Durante el proceso del Anexo V, los Estados Unidos (por conducto del Facilitador) pidieron a las Comunidades Europeas que proporcionaran información sobre los términos y condiciones de cada uno de los préstamos del BEI impugnados, y que aportaran todos los contratos de préstamo pertinentes.[3506] En su respuesta, las Comunidades Europeas facilitaron información únicamente con respecto a dos de esos préstamos: el préstamo de 2002 a EADS para el A380 y el de 1992 a Aérospatiale para el A330/A340.[3507] A falta de información sobre los términos y condiciones reales de los 10 préstamos restantes, los Estados Unidos trataron de basar sus alegaciones en la información públicamente disponible. En relación con la cuestión del beneficio, presentaron en su Primera comunicación escrita información que demostraba que en cada uno de los años comprendidos entre 1996 y 2004 los tipos medios anuales de interés cobrados por el BEI a sus prestatarios fueron

[3505] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.

[3506] *Véanse*, por ejemplo, las preguntas 81 y 82 a las Comunidades Europeas de conformidad con el Anexo V del Acuerdo SMC, 7 de octubre de 2005, Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC).

[3507] *Véanse*, por ejemplo, las preguntas 81 y 82 a las Comunidades Europeas de conformidad con el Anexo V del Acuerdo SMC, 7 de octubre de 2005, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

inferiores a los tipos generales de los préstamos a las empresas para las diversas entidades Airbus calculados en el informe Ellis.[3508] Esta información se presentó en el siguiente cuadro:

Cuadro 9 - Información de los Estados Unidos sobre el tipo medio de interés del BEI

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tipo medio del BEI	7,87	7,21	6,70	5,91	6,06	5,64	4,74	4,06	3,82
Alemania	8,04	7,53	6,56	6,48	7,14	6,75	6,75	6,14	6,11
Francia	8,13	7,47	6,63	6,60	7,27	6,89	6,83	6,20	6,17
Reino Unido	9,25	8,41	6,82	6,21	6,54	6,20	6,10	5,76	6,12
España	10,56	8,29	6,82	6,72	7,41	7,07	6,93	6,19	6,17

7.823 Los Estados Unidos aducen que, habida cuenta de la negativa de las Comunidades Europeas a revelar los términos y condiciones reales de los préstamos, la conclusión razonable que debe inferir el Grupo Especial basándose en la información expuesta en este cuadro es que los otros 10 préstamos del BEI impugnados por los Estados Unidos se facilitaron a Airbus en condiciones ventajosas por lo que respecta al tipo de interés.[3509]

7.824 Las Comunidades Europeas hicieron públicos por primera vez los tipos de interés que alegan que aplicó el BEI en CE - Prueba documental 154 (ICC) adjunta a su Primera comunicación escrita. Los tipos de interés se enumeraban en una sinopsis de una página de extensión de la situación de los préstamos impugnados en enero de 2007, preparada por el BEI, con información sobre los números de contrato, las fechas de desembolso y reembolso, las monedas de los préstamos y la cuantía del principal pendiente.[3510] En su Segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas aportaron copias de los contratos de préstamo del BEI que consideraban pertinentes y presentaron su propio análisis del beneficio con respecto a todos los préstamos.[3511] Según la información contenida en el análisis de las Comunidades Europeas, los otros 10 préstamos del BEI implicaron la transferencia de fondos a Airbus mediante 22 desembolsos a tipos de interés diferentes, realizados a veces en el marco de contratos distintos. Las Comunidades Europeas hicieron un análisis separado del beneficio para cada desembolso de fondos, tratando de hecho a cada uno de ellos como un préstamo independiente. En conjunto, basándose en todos sus argumentos, incluida la tesis de que en un análisis adecuado del beneficio debe tenerse en cuenta una banda de tipos comerciales de interés de 20 a 50 centésimos de punto porcentual por encima o por debajo del tipo de interés comercial de referencia de que se trate, las Comunidades Europeas concluyen que ninguno de los 22 desembolsos otorgó un beneficio a Airbus.

[3508] Antes de 1996, los informes anuales del BEI no contenían información sobre los tipos medios de interés cobrados a los prestatarios. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 415, nota 491, donde se citan los informes anuales del BEI de 1997 a 2004, Estados Unidos - Pruebas documentales 168 a 175.

[3509] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 410-416; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 271; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 149 del Grupo Especial.

[3510] CE - Prueba documental 154 (ICC).

[3511] Anteriormente, en la respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas expusieron su propio análisis del beneficio con respecto al préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/A340 y el préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340. Sin embargo, en esa ocasión las Comunidades Europeas no aportaron ninguna prueba en apoyo de los hechos en que se basaba su análisis.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.825 En las secciones siguientes examinamos más detalladamente los argumentos expuestos y las pruebas aportadas por las partes sobre la cuestión de si los 10 préstamos citados en el párrafo 7.821 *supra* otorgan un beneficio, centrándonos en primer término en la información facilitada por las Comunidades Europeas sobre los tipos de interés que, según afirman, aplicó efectivamente el BEI. Seguidamente analizamos la posición de las partes sobre los tipos de interés comerciales de referencia pertinentes, antes de formular una conclusión sobre el contenido de las alegaciones de los Estados Unidos.

¿Cuáles fueron los tipos de interés aplicados por el BEI?

7.826 Según las Comunidades Europeas, los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a los desembolsos pertinentes se fijaron para toda la duración del contrato (desembolsos *a un tipo de interés único*), o fueron revisados en el curso de la duración del préstamo mediante la aplicación de una cláusula de revisión del tipo de interés o simplemente debido a la modificación o reestructuración de los contratos de préstamo (desembolsos *a un tipo de interés revisado*).

7.827 Del análisis del beneficio de las Comunidades Europeas se desprende que 13 de los desembolsos efectuados en el marco de los préstamos impugnados fueron desembolsos a un tipo de interés único. Con respecto a esos desembolsos, las Comunidades Europeas tomaron como punto de partida de su análisis del beneficio el tipo de interés fijado por el BEI, ajustando en caso necesario cada tipo de interés para tener en cuenta el supuesto valor en centésimos de punto porcentual de las garantías proporcionadas en relación con los préstamos pertinentes. Las Comunidades Europeas aducen que esos ajustes eran necesarios porque los bonos utilizados para establecer los tipos de interés comerciales de referencia eran bonos no garantizados, y sostienen en consecuencia que para lograr una comparación adecuada es preciso tener en cuenta en el análisis del beneficio el valor en centésimos de punto porcentual de las garantías de préstamo.

7.828 Las Comunidades Europeas realizaron ajustes en función de la garantía de préstamo con respecto a los desembolsos a un tipo de interés único hechos en el marco de dos préstamos a British Aerospace[3512] y de dos préstamos a Airbus Industrie y a Aérospatiale.[3513] Las Comunidades Europeas afirman que en el caso de British Aerospace los préstamos del BEI eran **[***]**.[3514] Las Comunidades Europeas valoraron la garantía en **[***]** centésimos de punto porcentual porque alegan que ese fue el valor en el que el BEI incrementó el tipo de interés correspondiente cuando convino en liberar la garantía el **[***]**.[3515] Los dos préstamos a Airbus Industrie y a Aérospatiale[3516] estaban garantizados, respectivamente, por una garantía de préstamo y una cesión de créditos. Las Comunidades Europeas valoraron cada una de las garantías en **[***]** centésimos de punto porcentual y explicaron que "se asigna a la garantía un valor relativamente bajo, habida cuenta de que la propiedad estatal de las empresas de que se trata había garantizado ya una clasificación crediticia relativamente elevada (y de que cuanto más elevada es la clasificación crediticia, menos valiosa es la garantía)".[3517] En consecuencia, efectuaron un ajuste al alza de **[***]** centésimos de punto porcentual en los tipos de interés correspondientes.

[3512] En particular, las Comunidades Europeas hicieron un ajuste en función de la garantía con respecto a uno de los dos desembolsos efectuados en el marco de cada uno de los dos préstamos, de 1990 y 1991, a British Aerospace para el A330/A340.

[3513] Los dos desembolsos en el marco del préstamo de 1990 a Airbus Industrie para el A321, y un desembolso en el marco del préstamo de 1993 a Aérospatiale para los Super Transporteurs.

[3514] CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial; CE - Prueba documental 722 (ICC).

[3515] CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial.

[3516] Los dos préstamos del BEI a Aérospatiale fueron el préstamo de 1989 para el A330/A340 y el préstamo de 1993 para los Super Transporteurs.

[3517] CE - Prueba documental 722 (ICC), página 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.829 Después de haber examinado cuidadosamente los argumentos expuestos y las pruebas aportadas por las Comunidades Europeas con respecto a los ajustes en función de la garantía de préstamo antes mencionados[3518], estamos convencidos de que tanto la necesidad que atribuyen como el valor que asignan las Comunidades Europeas a cada una de las garantías son razonables y pueden aceptarse.[3519] Destacamos que los Estados Unidos no han cuestionado expresamente esos ajustes.

7.830 Los tipos iniciales de interés fijados por el BEI con respecto a los otros nueve desembolsos fueron modificados posteriormente debido a la modificación de los préstamos o a revisiones de los tipos de interés prescritas en el contrato. En el caso de esos desembolsos, las Comunidades Europeas utilizaron como punto de partida de su análisis el tipo de interés aplicado por el BEI en el momento de la revisión o modificación. Por ejemplo, según las Comunidades Europeas, el préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340 se hizo efectivo inicialmente mediante dos desembolsos en el marco de contratos diferentes.[3520] Las condiciones relativas al tipo de interés de uno de esos desembolsos fueron modificadas posteriormente en 1999, lo que dio lugar a una reducción del tipo de interés aplicable al principal pendiente del préstamo desde **[***]** hasta **[***]**.[3521] En el caso de este desembolso concreto, las Comunidades Europeas utilizaron como punto de partida de su análisis el tipo de interés aplicado por el BEI después de la reestructuración (**[***]**).

7.831 Las Comunidades Europeas hicieron ajustes en función de la garantía de préstamo con respecto a los desembolsos a un tipo de interés revisado realizados en el marco de dos préstamos a Aérospatiale.[3522] Las Comunidades Europeas afirman que dos de los tres desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1988 para el A330/A340 y un desembolso en el marco del préstamo de 1993 para los Super Transporteurs estaban garantizados por una garantía de préstamo de EADS NV, así como por hipotecas inmobiliarias.[3523] Dado que esas garantías se ofrecieron después de 2002, las Comunidades Europeas decidieron asignar a cada una de ellas un valor de **[***]** centésimos de punto porcentual, debido a **[***]** por el BEI para el préstamo de 2002 a EADS, que era **[***]**.[3524] Con respecto al tercer desembolso en el marco del préstamo de 1988 para el A330/A340, las Comunidades Europeas hicieron un ajuste al alza de **[***]** centésimos de punto porcentual, correspondiente al valor que atribuyeron a la garantía de préstamo, que había adoptado la forma de una cesión de créditos. Según entendemos, las Comunidades Europeas, para justificar este ajuste de **[***]** centésimos de punto porcentual, explican que "se asigna a la garantía un valor relativamente bajo, habida cuenta de que la propiedad estatal de las empresas de que se trata había garantizado ya una calificación crediticia relativamente elevada (y de que cuanto más elevada es la clasificación crediticia, menos valiosa es la garantía)".[3525]

[3518] CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial; las Pruebas documentales 154 (ICC), 722 (ICC) y 705 (ICC) presentadas por las Comunidades Europeas, artículo 7.01 ii) y Anexo III-A, Acuerdo de cesión de ingresos; CE - Prueba documental 706 (ICC), artículos 6.09 y 7.02; CE - Prueba documental 695 (ICC), artículo 7.01; y CE - Prueba documental 692 (ICC), artículo 7.01.

[3519] Como hemos indicado antes (en el párrafo 7.783 *supra*), coincidimos con las Comunidades Europeas en que, en general, las diferencias entre préstamos y bonos pueden traducirse en diferencias en el precio del endeudamiento que deben tenerse en cuenta en este proceso de establecimiento de referencias. Consideramos que el valor de una garantía prevista en un contrato de préstamo debe tenerse en cuenta al comparar el interés aplicado a ese préstamo y el precio de la financiación mediante bonos no garantizados.

[3520] El primer desembolso de **[***]** se hizo el **[***]** a un tipo de interés fijado de **[***]**, CE - Prueba documental 706 (ICC). Un segundo desembolso de **[***]** se realizó el **[***]** a un tipo de interés revisable del **[***]**, CE - Prueba documental 707 (ICC).

[3521] CE - Prueba documental 708 (ICC).

[3522] Los tres desembolsos en el marco del préstamo de 1989 a Aérospatiale para el A330/A340 y un desembolso realizado en el marco del préstamo de 1993 a Aérospatiale para los Super Transporteurs. Según entendemos, las Comunidades Europeas no hicieron un ajuste en función de la garantía con respecto a los dos desembolsos a un tipo de interés revisado efectuados en el marco de cada uno de los préstamos concedidos

ICC suprimida donde se indica [***]

7.832 Hemos examinado cuidadosamente los argumentos expuestos y las pruebas aportadas por las Comunidades Europeas en relación con los ajustes en función de la garantía de préstamo[3526] y estamos convencidos de que tanto la necesidad que atribuyen como el valor que asignan las Comunidades Europeas a cada una de las garantías son razonables y pueden aceptarse. Destacamos asimismo que los Estados Unidos no han cuestionado expresamente esos ajustes.

7.833 Los Estados Unidos no ponen expresamente en tela de juicio las afirmaciones de las Comunidades Europeas acerca de los valores de los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a cada uno de los desembolsos de que se trata. De hecho, en la medida en que esos valores corresponden a los indicados en CE - Prueba documental 154 (ICC), observamos que los propios Estados Unidos se basaron en información contenida en esa Prueba documental: i) para confirmar su afirmación de que el BEI proporcionó un préstamo a British Aerospace para el A330/A340 en 1991[3527]; y ii) cuando desistieron de su reclamación contra el supuesto préstamo de 1997 del BEI a Aérospatiale para los Super Transporteurs.[3528] No obstante, los Estados Unidos critican la decisión de las Comunidades Europeas de realizar su análisis del beneficio con respecto a determinados préstamos basándose en los tipos de interés revisados y aducen que las Comunidades Europeas prescinden de los tipos de interés aplicables desde el comienzo de cada préstamo, lo que hace que ese análisis sea incompleto.[3529]

7.834 Coincidimos con los Estados Unidos en que, en la medida en que el análisis del beneficio de las Comunidades Europeas se basa en el supuesto tipo de interés aplicable después de la última modificación contractual o de la última revisión del tipo de interés, sin tener en cuenta también los intereses cobrados en el período anterior del préstamo, sólo es en parte pertinente a la evaluación de si los préstamos del BEI otorgaron un beneficio. Por ejemplo, en el caso del préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340, el análisis del beneficio de las Comunidades Europeas con respecto a uno de los dos desembolsos **[*******]** realizados en 1991 se basa en el supuesto tipo de interés del (**[*******]**) aplicado al importe de la deuda pendiente (**[*******]**) en el momento en que se modificó el préstamo (1999)[3530], pero no nos aclara si el tipo de interés del **[*******]** aplicado al mismo desembolso entre 1991 y 1999 otorgó un beneficio. En consecuencia, al centrarse la atención de las Comunidades Europeas

---

en 1990 y en 1991 a British Aerospace porque los tipos de interés revisados aplicados a esos desembolsos eran superiores a los correspondientes tipos de interés comerciales de referencia del informe Ellis. Dicho de otra forma, aunque se proporcionaron garantías en relación con ambos desembolsos (artículo 7, CE - Prueba documental 722 (ICC), CE - Prueba documental 705 (ICC) y CE - Prueba documental 706 (ICC)), las Comunidades Europeas sólo tuvieron en cuenta su supuesto valor a efectos del ajuste de los tipos de interés aplicados con respecto a uno de los dos desembolsos realizados en el marco de cada préstamo. *Véase* el párrafo 7.828 *supra*.

[3523] CE - Prueba documental 722 (ICC), páginas 11 y 13.

[3524] CE - Prueba documental 722 (ICC), página 2.

[3525] CE - Prueba documental 722 (ICC), página 2.

[3526] CE - Pruebas documentales 154 (ICC), 722 (ICC), 695 (ICC), artículo 7.01; CE - Prueba documental 699 (ICC), artículos 2.02 y 2.03; CE - Prueba documental 697 (ICC), artículos 2.01 y 2.02.

[3527] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 17 del Grupo Especial.

[3528] En la nota 481 de su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos señalaron que no sería necesario que el Grupo Especial determinara si el supuesto préstamo de 1997 a Aérospatiale para los Super Transporteurs constituía o no una subvención si las Comunidades Europeas confirmaban que Aérospatiale nunca retiró los fondos del supuesto préstamo. La información contenida en CE - Prueba documental 154 (ICC) indicaba que el préstamo había sido **[***]**. El Grupo Especial preguntó a los Estados Unidos (pregunta 12 del Grupo Especial) si tenía el propósito de seguir llevando adelante su alegación contra esta supuesta medida "habida cuenta de esa información". Los Estados Unidos respondieron que no tenían intención de hacerlo. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 12 del Grupo Especial.

[3529] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 272 y 273.

[3530] El monto real de la deuda pendiente en ese momento ascendía a **[***]**, CE - Prueba documental 708 (ICC), artículo 2.4.

ICC suprimida donde se indica [***]

en los tipos de interés revisados, su análisis no determina si los desembolsos de que se trata, en su conjunto, otorgaron un beneficio. No obstante, en la medida en que los tipos de interés revisados corresponden a las condiciones relativas al tipo de interés asociadas a un desembolso determinado durante una parte al menos de la vida del préstamo, esos tipos son, a nuestro juicio, pertinentes a efectos de determinar si el desembolso se realizó a un tipo de interés especialmente favorable en ese mismo período. Teniendo presente esta salvedad, consideramos que, habida cuenta de las pruebas y argumentos que se nos han presentado, sería conveniente que nos basáramos en los tipos de interés del BEI expuestos en el análisis del beneficio de las Comunidades Europeas como *punto de partida* de nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos. Esos tipos de interés, y otros datos conexos que entendemos que se desprenden de CE - Prueba documental 722 (ICC) se recogen en el siguiente cuadro:

Cuadro 10 - Tipos de interés del BEI (conforme a la información facilitada en CE - Prueba documental 722 (ICC))

Préstamo de 1988 a British Aerospace para el A320 (préstamo Nº 13588)					
Columnas a)	**b)**	**c)**	**d)**	**e)**	**f)**
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
[***]					
Préstamo de 1989 a British Aerospace para el A320 (préstamo Nº 13802)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
[***]					
Préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340 (préstamo Nº 14999)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

ICC suprimida donde se indica [***]

Préstamo de 1991 a British Aerospace para el A330/A340 (préstamo Nº 15119)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
[***]					
Préstamo de 1990 a Airbus Industrie para el A321 (préstamo Nº 15007)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/A340 (préstamo Nº 13764)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
[***]					
Préstamo de 1993 a Aérospatiale para los Super Transporteurs (préstamo Nº 6832)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
[***]					

ICC suprimida donde se indica [***]

Préstamo de 1989 a CASA para el A320 y el A330/A340 (préstamo Nº 14081)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
[***]					
Préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (préstamo Nº 14711)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
Préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (préstamo Nº 14712)					
Desembolso Nº	**Tipo de interés del BEI**	**Tipo de interés del BEI aplicable desde**	**Ajuste en función de la garantía**	**Tipos de interés ajustados del BEI**	**Principal del préstamo sujeto al tipo de interés del BEI (en millones)**
1	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
2	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**
3	**[***]**	**[***]**	**[***]**	-	**[***]**

Tipos de interés comerciales de referencia propuestos por los Estados Unidos

7.835 A pesar de que cuando presentaron su Segunda comunicación escrita las Comunidades Europeas habían revelado ya todos los supuestos tipos de interés aplicados por el BEI y habían facilitado copias de los que, según afirman, eran todos los contratos de préstamo pertinentes, los Estados Unidos no revisaron el tipo de interés comercial de referencia que habían propuesto en su Primera comunicación escrita. Recordamos que el análisis del beneficio presentado por los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita comparaba los tipos medios anuales de interés cobrados por el BEI a los prestatarios en cada uno de los años comprendidos entre 1996 y 2004 con los tipos generales de los préstamos a las empresas para las diferentes entidades Airbus en esos mismos años calculados en el informe Ellis. Gracias a la información facilitada por las Comunidades Europeas, es posible actualmente identificar los tipos de interés comerciales de referencia del informe Ellis que corresponden con mayor exactitud a la información expuesta en el análisis del beneficio de las Comunidades Europeas acerca de los préstamos impugnados. Los tipos de interés en cuestión se indican en el siguiente cuadro:

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 11 - Tipos de interés de referencia del informe Ellis

Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de referencia del informe Ellis	Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de referencia del informe Ellis
Préstamo de 1988 a British Aerospace	1	6,21%	**Préstamo de 1993 a Aérospatiale**	1	8,49%
Préstamo de 1989 a British Aerospace	1	6,21%		2	6,17%
Préstamo de 1990 a British Aerospace	1	11,51%	**Préstamo de 1989 a CASA**	1	9,46%
	2	11,51%		2	9,46%
Préstamo de 1991 a British Aerospace	1	6,21%		3	Ninguno
	2	11,51%	**Préstamo de 1990 a CASA (Nº 14711)**	1	Ninguno
Préstamo de 1990 a Airbus Industrie	1	Ninguno		2	Ninguno
	2	Ninguno		3	Ninguno
Préstamo de 1988 a Aérospatiale	1	6,20%	**Préstamo de 1990 a CASA (Nº 14712)**	1	Ninguno
	2	6,20%		2	Ninguno
	3	6,63%		3	Ninguno

7.836 Al analizar el valor probatorio de las referencias del informe Ellis, consideramos que es importante tener presente que esos tipos de referencia se establecieron sobre la base de préstamos en monedas locales y no en dólares de los Estados Unidos. En ese sentido, en la medida en que los préstamos del BEI en litigio suponían una financiación en dólares de los Estados Unidos, el informe Ellis no proporciona un tipo de interés comercial de referencia pertinente. Además, como hemos explicado en otro lugar[3531], las referencias del informe Ellis se obtuvieron en parte a partir de información sobre tipos de interés relativa a bonos del gobierno con vencimiento a 10 años, en tanto que el plazo de vencimiento de la mayoría de los préstamos del BEI en litigio tenía una duración distinta que el de los bonos. Por último, recordamos que los tipos de interés comerciales de referencia del informe Ellis se calcularon utilizando datos relativos a los tipos medios anuales de interés. En el caso del préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale, los Estados Unidos revisaron las referencias del informe Ellis precisamente porque NERA estuvo de acuerdo con las Comunidades Europeas en que, para evaluar si los préstamos del BEI otorgaron un beneficio, el tipo de interés aplicado por el BEI debía "compararse con una referencia 'en el momento pertinente y en el año en que se efectuó el préstamo del BEI'".[3532] De ello se desprende que, con arreglo a su propio razonamiento, el hecho de que los Estados Unidos no revisaran los tipos de interés comerciales de referencia calculados en el informe Ellis para los demás préstamos del BEI una vez que las Comunidades Europeas revelaron los tipos de interés aplicados por el Banco significa que los tipos de interés comerciales de referencia del informe Ellis para los préstamos del BEI son menos exactos que un tipo de referencia basado en información sobre los tipos de interés correspondientes a una financiación comparable en el mercado,

[3531] *Véase* el párrafo 7.803 *supra*.
[3532] Informe de NERA sobre el BEI, página 3, Estados Unidos - Prueba documental 542 (ICC). (sin subrayar en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

en la misma moneda, con el mismo plazo de vencimiento y en la misma fecha que los préstamos impugnados.[3533]

Tipos de interés comerciales de referencia propuestos por las Comunidades Europeas

7.837 Las Comunidades Europeas no establecieron un tipo de interés comercial de referencia para cada uno de los préstamos del BEI impugnados, sino sólo para los préstamos a empresas Airbus distintas de British Aerospace. La razón es que, a su juicio, los tipos de interés aplicados por el BEI a sus préstamos a British Aerospace, ajustados en su caso para tener en cuenta el costo de la garantía y de otras obligaciones financieras, del proyecto y administrativas, eran superiores a los tipos generales de los préstamos a las empresas calculados para British Aerospace en el informe Ellis.[3534]

7.838 Con respecto a los préstamos del BEI a otras entidades Airbus, las Comunidades Europeas establecieron tipos de interés comerciales de referencia aplicando una metodología similar a la utilizada en el informe Ellis: se agregó al tipo de interés de los préstamos sin riesgo al gobierno en el momento de cada uno de los desembolsos (o en el momento más cercano posible) un margen de crédito estimado para la entidad Airbus a quien se concedía el préstamo. Al establecer sus referencias, las Comunidades Europeas tuvieron en cuenta además el vencimiento de cada uno de los desembolsos y el hecho de que en ciertos casos se trataba de préstamos en dólares de los Estados Unidos.[3535]

- Referencias de las Comunidades Europeas para los préstamos a Airbus Industrie y Aérospatiale

7.839 En el caso de los desembolsos en dólares de los Estados Unidos realizados en el marco del préstamo de 1990 a Airbus Industrie para el A321, el tipo sin riesgo utilizado por las Comunidades Europeas fue el correspondiente a un bono pertinente del Tesoro de los Estados Unidos con un plazo de vencimiento comparable al de los dos desembolsos.[3536] Las Comunidades Europeas agregaron a continuación a ese tipo un margen de crédito basado en la información sobre el margen de crédito real en el caso de un bono en dólares de los Estados Unidos emitido por Elf Acquitaine. Las Comunidades Europeas afirman que Elf Acquitaine "fue el único emisor francés en el mercado **[***]** cerca de la fecha pertinente con una clasificación crediticia similar" a la de Airbus Industrie.[3537]

7.840 Los tipos de interés comerciales de referencia con los que las Comunidades Europeas compararon los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a los desembolsos realizados en el marco de los dos préstamos a Aérospatiale se establecieron de forma muy parecida. Se sumó al valor en la fecha del desembolso del margen de crédito (derivado de un bono emitido realmente en francos

[3533] En su Segunda declaración oral no confidencial, los Estados Unidos dieron de hecho respuesta al análisis del beneficio presentado por las Comunidades Europeas en su Segunda comunicación escrita. No obstante, las observaciones de los Estados Unidos se limitaban a criticar la afirmación de las Comunidades Europeas de que algunas supuestas obligaciones adicionales asumidas en relación con el préstamo por los prestatarios del BEI hacían que los préstamos del Banco fueran más costosos que los préstamos comerciales, por lo que debían tenerse en cuenta en el análisis del beneficio. Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 122.

[3534] CE - Prueba documental 722 (ICC), página 2.

[3535] CE - Prueba documental 722 (ICC).

[3536] Las Comunidades Europeas explican que "{e}n los casos en que no se disponía de un tipo sin riesgo que reflejara las características exactas del préstamo del BEI pertinente por lo que respecta a su vencimiento, el tipo sin riesgo se ha obtenido mediante una interpolación lineal de los tipos pertinentes de la deuda del Tesoro". CE - Prueba documental 722 (ICC), página 2.

[3537] CE - Prueba documental 722 (ICC), páginas 2 y 11-13.

ICC suprimida donde se indica [***]

franceses por Aérospatiale o del índice de Merrill Lynch para bonos de clase A o bonos de empresas con la clasificación AAA) el tipo de interés correspondiente a un bono en francos franceses del Gobierno francés con un plazo de vencimiento comparable al del desembolso.[3538] En el caso de uno de los desembolsos en el marco del préstamo de 1993 para los Super Transporteurs, entendemos que las Comunidades Europeas añadieron al tipo EURIBOR (tipo europeo de oferta interbancaria) pertinente en el momento del desembolso el margen de crédito identificado en el índice de Merrill Lynch para bonos de clase A emitidos por empresas con un plazo de vencimiento de tres a cinco años (similar al supuesto vencimiento del desembolso en litigio).[3539]

7.841 Los tipos de interés comerciales de referencia de las Comunidades Europeas para los préstamos a Airbus Industrie y Aérospatiale se indican en el siguiente cuadro:

Cuadro 12 - Tipos de interés comerciales de referencia propuestos por las Comunidades Europeas (préstamos a Airbus Industrie y a Aérospatiale)

Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de referencia de las Comunidades Europeas	Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de referencia de las Comunidades Europeas
Préstamo de 1990 a Airbus Industrie	1	8,79%	**Préstamo de 1993 a Aérospatiale**	1	6,53%
	1	7,70%		2	Euribor + 0,26%
Préstamo de 1988 a Aérospatiale	1	4,09%			
	2	3,55%			
	3	3,98%			

- Tipos de referencia de las Comunidades Europeas para los préstamos a CASA

7.842 Para los nueve desembolsos realizados en el marco de los préstamos a CASA, las Comunidades Europeas establecieron el tipo de interés comercial de referencia sobre la base del costo de los préstamos para el Gobierno español. Las Comunidades Europeas afirman que ese modo de proceder estaba justificado porque todos los desembolsos pertinentes fueron "**[*******]** mediante asignaciones presupuestarias".[3540] En consecuencia, con respecto a los dos desembolsos hechos a CASA en pesetas, el tipo de interés comercial de referencia de las Comunidades Europeas es equivalente al tipo de interés de los préstamos al Gobierno español en pesetas en el momento de los desembolsos en cuestión. Dado que los préstamos en dólares de los Estados Unidos habrían resultado más costosos al Gobierno español que al Gobierno de los Estados Unidos en el momento pertinente, las Comunidades Europeas, para determinar los tipos de interés comerciales de referencia con respecto a los siete desembolsos en dólares de los Estados Unidos, añadieron al valor de los pertinentes efectos del Tesoro de los Estados Unidos un "margen para España", derivado del "margen en el momento de la emisión (único dato disponible) para una emisión de bonos del Reino de España a 10 años".[3541] Los tipos de interés comerciales de referencia de las Comunidades Europeas para los préstamos a CASA se indican en el siguiente cuadro:

[3538] CE - Prueba documental 722 (ICC), página 2.
[3539] CE - Prueba documental 722 (ICC), páginas 2 y 13.
[3540] CE - Prueba documental 722 (ICC), página 3.
[3541] CE - Prueba documental 722 (ICC), página 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 13 - Tipos de interés comerciales de referencia propuestos por las Comunidades Europeas (préstamos a CASA)

Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de referencia de las Comunidades Europeas	Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de referencia de las Comunidades Europeas
Préstamo de 1989 a CASA	1	9,17%	**Préstamo de 1990 a CASA (Nº 14711)**	1	9,12%
	2	9,17%		2	8,78%
	3	9,28%		3	9,38%
Préstamo de 1990 a CASA (Nº 14712)	1	8,67%			
	2	8,39%			
	3	8,41%			

- Comparación entre los tipos de interés del BEI y los tipos de interés comerciales de referencia

7.843 Recordamos que para determinar si una contribución financiera en forma de préstamo otorga un beneficio hay que evaluar si el préstamo en cuestión coloca al receptor en una posición más ventajosa que la que habría tenido si hubiera obtenido un préstamo comparable de un prestamista comercial.[3542] A tal fin, ambas partes se han esforzado fundamentalmente en sus comunicaciones por demostrar que los tipos de interés aplicados por el BEI eran o superiores o inferiores a los tipos de interés que a su juicio se habrían aplicado a un préstamo comparable a la entidad Airbus pertinente en el mercado de préstamos comerciales. Analizamos a continuación las comunicaciones de las partes, utilizando como *punto de partida* de nuestra evaluación los tipos finales (ajustados o no) de interés del BEI indicados por las Comunidades Europeas (que se reproducen en las columnas b) y e) del cuadro 10). Realizamos nuestra evaluación desembolso por desembolso, de la misma forma que las Comunidades Europeas presentaron su análisis del beneficio en CE - Prueba documental 722 (ICC). A este respecto, coincidimos con las Comunidades Europeas en que, en la medida en que cada uno de los préstamos impugnados se hizo efectivo mediante varios desembolsos realizados en fechas distintas y a tipos de interés diferentes, tiene sentido analizar si el préstamo en su conjunto otorgó un beneficio a Airbus, examinando para ello los tipos de interés aplicados con respecto a cada uno de los desembolsos. Comenzamos nuestra evaluación por los préstamos a British Aerospace.

- Los préstamos a British Aerospace

7.844 Los cuatro préstamos del BEI a British Aerospace que impugnan los Estados Unidos (los préstamos de 1988 y 1989 para el A320 y los de 1990 y 1991 para el A330/A340) se hicieron efectivos mediante tres desembolsos a un tipo de interés único y tres desembolsos a un tipo de interés revisado, todos ellos en libras esterlinas. El resultado de la comparación entre los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a cada uno de esos desembolsos, tal como se presentan, con los ajustes pertinentes, en su caso, en CE - Prueba documental 722 (ICC) y los tipos de interés comerciales de referencia establecidos en el informe Ellis es el siguiente[3543]:

[3542] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.
[3543] Recordamos que las Comunidades Europeas no establecieron su propio tipo de interés comercial de referencia para los préstamos a British Aerospace. *Véase* el párrafo 7.837 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 14 - Préstamos del BEI a British Aerospace y tipos de interés comerciales de referencia del informe Ellis

Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de interés del BEI	Tipo de referencia del informe Ellis	Variación
Préstamo de 1988 a British Aerospace	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Préstamo de 1989 a British Aerospace	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Préstamo de 1990 a British Aerospace	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
	2	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Préstamo de 1991 a British Aerospace	1	**[***]**	**[***]**	**[***]**
	2	**[***]**	**[***]**	**[***]**

[***]
[***]

7.845 En el caso de cinco de los seis desembolsos, el cuadro 14 muestra que los tipos de interés aplicados por el BEI fueron superiores al tipo de interés comercial de referencia establecido en el informe Ellis. Dos de ellos fueron desembolsos a un tipo de interés único realizados en el marco del préstamo de 1990 para el A330/A340. Sobre la base de estos datos, puede llegarse a la conclusión de que el préstamo de 1990 para el A330/A340 se facilitó a British Aerospace en condiciones relativas al tipo de interés no más ventajosas que las que según los Estados Unidos habría podido obtener esta empresa en el mercado para un préstamo comparable. En lo que respecta a los otros tres desembolsos (los dos desembolsos en el marco de los préstamos de 1988 y 1989 y uno de los dos desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1991), los tipos de interés del BEI que figuran en el cuadro 14 son los tipos en vigor *después* de la modificación de los contratos de préstamo correspondientes en 1999.[3544]

7.846 Como hemos explicado antes, un análisis de beneficio que se centre únicamente en el último tipo de interés aplicable después de una revisión contractual, sin tener en cuenta también el interés percibido por el BEI hasta la fecha de la revisión del tipo, sólo es parcialmente pertinente a la determinación de si el desembolso, en su conjunto, otorga un beneficio. Así pues, aunque el cuadro 14 indica que los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a los tres desembolsos efectuados a un tipo de interés revisado fueron superiores a los tipos de interés comerciales de referencia establecidos en el informe Ellis, no es posible inferir automáticamente la misma conclusión en relación con los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a esos mismos desembolsos antes de la revisión de los tipos.

7.847 El contrato en virtud del cual se modificaron por primera vez los tipos de interés aplicados con respecto a esos tres desembolsos se presentó en CE - Prueba documental 708 (ICC). Basándonos en la información contenida en esa modificación contractual y en otras pruebas que se nos han presentado[3545], podemos formular las siguientes constataciones acerca de los tipos de interés en vigor *antes* de la modificación contractual en cuestión:

[3544] CE - Prueba documental 708 (ICC).
[3545] CE - Pruebas documentales 154 (ICC), 703 (ICC), 704 (ICC), 706 (ICC) y 708 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 15 - Préstamos del BEI a British Aerospace (tipos de interés aplicados antes de la reestructuración de 1999)

Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de interés del BEI	Tipo de interés del BEI aplicable desde	Tipo de referencia del informe Ellis	Variación
Préstamo de 1988 a British Aerospace	1	**[***]**	**[***]**	9,67%	**[***]**
Préstamo de 1989 a British Aerospace	1	**[***]**	**[***]**	10,19%	**[***]**
Préstamo de 1991 a British Aerospace	1	**[***]**	**[***]**	11,51%	**[***]**

7.848 En consecuencia, los tipos iniciales de interés aplicados por el BEI con respecto a ambos desembolsos en el marco de los préstamos de 1988 y 1989 para el A320 fueron superiores a los tipos de referencia correspondientes del informe Ellis. En el caso del desembolso realizado en el marco del préstamo de 1991 para el A330/A340, el tipo inicial de interés aplicado por el BEI fue inferior al tipo de referencia pertinente del informe Ellis. No obstante, recordamos que Airbus había proporcionado una garantía especial en este préstamo, a la que las Comunidades Europeas asignaron un valor de **[***]** centésimos de punto porcentual .[3546] La adición de ese valor al tipo de interés aplicado por el BEI nos permite obtener un tipo de interés ajustado del **[***]**, superior en **[***]** centésimos de punto porcentual al tipo de referencia correspondiente del informe Ellis.

7.849 Los tipos de interés aplicados con respecto a los tres desembolsos a British Aerospace fueron revisados de nuevo en virtud de la modificación de 17 de mayo de 2004.[3547] Los tipos de interés aplicados con respecto a los dos desembolsos realizados en el marco de los préstamos de 1988 y 1989 se incrementaron, con efecto retroactivo a partir del 16 de octubre de 2003, al **[***]**. De forma análoga, el tipo de interés aplicado con respecto al desembolso realizado en el marco del préstamo de 1991 se incrementó al **[***]**, con efecto retroactivo a partir del 11 de marzo de 2003. En 2003, el tipo de interés comercial de referencia correspondiente del informe Ellis era el 5,76 por ciento.

7.850 Lo anteriormente expuesto confirma la información contenida en el cuadro 14 y permite llegar a la conclusión de que la financiación proporcionada a British Aerospace en el marco de los préstamos de 1988, 1989 y 1991 se convino, por lo que respecta al tipo de interés, en condiciones que, según se desprende del informe Ellis, no fueron más ventajosas que las que habría podido obtener en el mercado para préstamos comparables.

7.851 Por último, destacamos que el cuadro 14 pone de manifiesto que el tipo de interés al que se facilitó a British Aerospace un desembolso a un tipo de interés único fue inferior en **[***]** al tipo de interés comercial de referencia pertinente del informe Ellis. No obstante, dada la complejidad que entraña el establecimiento de tipos de interés comerciales de referencia para los préstamos del BEI *supra*, y teniendo en cuenta nuestras observaciones sobre el valor probatorio relativamente escaso de los tipos de referencia del informe Ellis[3548], consideramos que la diferencia de **[***]** entre el tipo de interés aplicado por el BEI y el tipo de interés comercial de referencia calculado en el informe Ellis no es suficiente para confirmar la tesis de los Estados Unidos de que el tipo de interés aplicado por

[3546] *Véase* el párrafo 7.828 *supra*.
[3547] CE - Prueba documental 710 (ICC).
[3548] *Véase* el párrafo 7.836 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

el BEI con respecto a este desembolso fue más ventajoso que el de la financiación comparable en el mercado.

- Los préstamos a Airbus Industrie y a Aérospatiale

7.852 Los tres préstamos del BEI a Airbus Industrie y a Aérospatiale que impugnan los Estados Unidos (el de 1990 para el A321, el de 1988 para el A330/A340 y el de 1993 para los Super Transporteurs) se hicieron efectivos mediante dos desembolsos en dólares de los Estados Unidos a un tipo de interés único, un desembolso en francos franceses a un tipo de interés único y cuatro desembolsos en francos franceses a un tipo de interés revisado. La comparación entre los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a cada uno de esos desembolsos, tal como se presentan, con los ajustes pertinentes, en su caso, en CE - Prueba documental 722 (ICC), y los tipos de interés comerciales de referencia propuestos por las partes arroja el siguiente resultado:

Cuadro 16 - Préstamos del BEI a Airbus Industrie y a Aérospatiale y tipos de interés comerciales de referencia

Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de interés del BEI	Tipo de referencia del informe Ellis	Variación	Tipo de referencia de las Comunidades Europeas	Variación
Préstamo de 1990 a Airbus Industrie	1	**[***]**	Ninguno	-	8,79%	**[***]**
	2	**[***]**	Ninguno	-	7,70%	**[***]**
Préstamo de 1988 a Aérospatiale	1	**[***]**	6,20%	**[***]**	4,09%	**[***]**
	2	**[***]**	6,20%	**[***]**	3,55%	**[***]**
	3	**[***]**	6,63%	**[***]**	3,98%	**[***]**
Préstamo de 1993 a Aérospatiale	1	**[***]**	8,49%	**[***]**	6,53%	**[***]**
	2	**[***]**	6,17%	**[***]**	Euribor + 0,26%	**[***]**

[***] ‡ Aunque las Comunidades Europeas no revelaron el tipo EURIBOR pertinente, señalamos que el **[***]**, los tipos EURIBOR oscilaron entre el 2,064 por ciento (una semana) y el 2,388 por ciento (12 meses).[3549] En consecuencia, es razonable concluir que la diferencia entre el tipo de interés comercial de referencia del informe Ellis del 6,17 por ciento y el tipo de interés del BEI fue **[***]**.

7.853 El cuadro 16 muestra que los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a varios de los desembolsos realizados en el marco de los tres contratos de préstamo fueron inferiores a los tipos de interés comerciales de referencia establecidos por ambas partes. No obstante, las diferencias entre los tipos de interés varían considerablemente según cuál sea la parte cuya referencia se utilice en el análisis.

7.854 Las referencias del informe Ellis tienen una conexión temporal más lejana con los préstamos en litigio que las de las Comunidades Europeas, porque se basan en información sobre los tipos medios anuales de interés. En cambio, las referencias de las Comunidades Europeas se basan en información sobre los tipos de interés en la fecha del desembolso efectivo en el marco del préstamo o de la revisión del tipo de interés, o en el momento más cercano posible a ella. En esa medida, y como

[3549] Datos históricos del EURIBOR, www.euribor.org/html/download/euribor_2004.txt, página consultada por la Secretaría de la OMC el 3 de julio de 2008.

ICC suprimida donde se indica [***]

hemos indicado ya[3550], es probable que los tipos de referencia del informe Ellis sean menos exactos que los establecidos por las Comunidades Europeas, resultado que a nuestro juicio reconocieron los Estados Unidos cuando revisaron la referencia del informe Ellis para el préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale, teniendo en cuenta la crítica de las Comunidades Europeas a la utilización por los Estados Unidos de tipos medios anuales de interés.[3551] Además, recordamos que en tanto que las referencias del informe Ellis para todos los préstamos reflejan los tipos de interés de préstamos a 10 años, las referencias de las Comunidades Europeas se basan en los supuestos tipos de interés aplicados a préstamos con un plazo de vencimiento que se aproxima más al plazo de vencimiento real de los préstamos en litigio. Teniendo esto presente, consideramos que, para determinar si los préstamos del BEI a Airbus Industrie y a Aérospatiale otorgaron un beneficio, sería conveniente utilizar los tipos de interés comerciales de referencia establecidos por las Comunidades Europeas.

7.855 Tomando como elemento de comparación los tipos de interés comerciales de referencia de las Comunidades Europeas, observamos que los tipos de interés aplicados por el BEI fueron inferiores a los tipos de referencia pertinentes en el caso de los dos desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1993 para los Super Transporteurs (en **[*****]** y **[*****]** centésimos de punto porcentual respectivamente) y de los desembolsos 1 y 3 realizados en el marco del préstamo de 1988 para el A330/A340 (en **[*****]** centésimos de punto porcentual en cada caso). A pesar de ello, las Comunidades Europeas consideran que no puede llegarse a la conclusión de que con respecto a esos cuatro desembolsos se aplicaron tipos de interés inferiores a los del mercado.

7.856 En primer lugar, como hemos señalado antes, las Comunidades Europeas sostienen que al evaluar si el préstamo del BEI otorgó un beneficio, hemos de determinar si el tipo aplicado por el BEI estaba claramente fuera de una banda de tipos de interés "de 20 a 50 centésimos de punto porcentual por encima o por debajo del tipo único de referencia".[3552] Aunque admitimos que el principio en que se basa la tesis de las Comunidades Europeas -la posibilidad de que los prestamistas comerciales ofrezcan tipos de interés ligeramente diferentes para préstamos concedidos en términos y condiciones idénticos o comparables- hemos constatado que las Comunidades Europeas no han fundamentado adecuadamente su posición.[3553] En consecuencia, no podemos aceptar que la banda de tipos de interés comerciales de referencia propuesta por las Comunidades Europeas constituya una base adecuada para constatar que los cuatro desembolsos citados *supra* no se efectuaron a tipos de interés ventajosos.

7.857 En segundo lugar, y en relación únicamente con los desembolsos 1 y 3 del préstamo de 1988, las Comunidades Europeas afirman que la diferencia de **[*****]** centésimos de punto porcentual entre el tipo supuestamente aplicado por el BEI y los tipos de interés comerciales de referencia establecidos por las Comunidades Europeas se reduciría a menos de cero si se tiene en cuenta el costo de las obligaciones adicionales para el proyecto, financieras y administrativas unidas a los préstamos del BEI, que no se establecen normalmente en los instrumentos de deuda utilizados para obtener sus tipos de interés comerciales de referencia.[3554] Las Comunidades Europeas sostienen que, basándose en la evaluación que hace Moody's de las diferencias entre préstamos y bonos de clase similar en cuanto a las tasas acumulativas de pérdida en tres años, es posible cuantificar la "repercusión en los precios de la utilización de bonos como referencia con respecto a un préstamo con términos y condiciones más rigurosos que los bonos de referencia"[3555], y proponen una reducción

[3550] *Véase* el párrafo 7.836 *supra*.
[3551] *Véase* el párrafo 7.803 *supra*.
[3552] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 507.
[3553] *Véase* el párrafo 7.787 *supra*.
[3554] CE - Prueba documental 722 (ICC).
[3555] CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial; *véase también* la nota 3401 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

de 6,5 centésimos de punto porcentual en los tipos de interés de referencia obtenidos a partir de datos relativos al mercado de bonos.[3556]

7.858 Como hemos indicado anteriormente, constatamos que el razonamiento en que se basa la posición de las Comunidades Europeas es, en términos generales, convincente.[3557] Señalamos además que los Estados Unidos no han cuestionado concretamente la utilización por las Comunidades Europeas de la evaluación de Moody's, ni han puesto expresamente en tela de juicio su afirmación de que, sobre la base del análisis de Moody's, sería apropiado un ajuste de 6,5 centésimos de punto porcentual .[3558] Teniendo esto presente, constatamos que una vez realizado el ajuste procedente de 6,5 centésimos de punto porcentual para tener en cuenta las diferencias entre las características inherentes a los instrumentos de deuda y a los bonos, no parece que los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a los desembolsos 1 y 3 del préstamo de 1988 hayan otorgado un beneficio a Aérospatiale.

7.859 Observamos, no obstante, que los tipos de interés que el cuadro 16 indica que se aplicaron con respecto a los desembolsos 1 y 3 del préstamo de 1988 son los tipos de interés efectivos *después* de una serie de revisiones de los tipos.[3559] Reiteramos una vez más nuestra opinión de que un análisis del beneficio que se centre únicamente en el último tipo de interés aplicable después de la revisión del tipo, sin tener en cuenta también el interés aplicado por el BEI hasta la fecha de esa revisión, sólo es parcialmente pertinente para determinar si las condiciones del desembolso, en su conjunto, otorgan un beneficio. Así pues, aunque del cuadro 16 se desprende que los *tipos de interés revisados* aplicados por el BEI con respecto a los desembolsos 1 y 3 del préstamo de 1988 fueron superiores a los tipos de interés comerciales de referencia establecidos por las Comunidades Europeas (con un ajuste de 6,5 centésimos de punto porcentual) no puede inferirse automáticamente la misma conclusión en relación con los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a los mismos desembolsos antes de la revisión del tipo de interés.

7.860 Para determinar si se aplicaron las condiciones del mercado en relación con los tipos de interés a cada uno de los desembolsos pertinentes en su conjunto, necesitaríamos conocer el tipo (o tipos) de interés aplicados antes de cada revisión. No obstante, las Comunidades Europeas no han facilitado ninguna información acerca del número exacto de revisiones que realizó de hecho el BEI, ni conocemos el valor de todos los tipos de interés anteriormente aplicables, ni el monto pendiente del desembolso al que se aplicaron. A nuestro juicio, esa es la información que las Comunidades Europeas podrían haber facilitado al responder a la pregunta 89 del Grupo Especial o, en última instancia, cuando presentaron su propio análisis del beneficio en relación con cada uno de los préstamos impugnados en CE - Prueba documental 722 (ICC). Habida cuenta de ello, y teniendo presentes nuestras constataciones acerca de la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3560], llegamos a la conclusión, basándonos en el conjunto de la información de que disponemos, de que los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a los desembolsos 1 y 3 del préstamo de 1988 antes

[3556] *Véase* el párrafo 7.780 *supra*.
[3557] *Véase* el párrafo 7.783 *supra*.
[3558] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 176 del Grupo Especial.
[3559] Los dos desembolsos en litigio en el marco del préstamo de 1988 se transfirieron inicialmente a Aérospatiale el **[***]** y el **[***]** a los tipos de interés anual respectivos del **[***]** y del **[***]** (CE - Prueba documental 697 (ICC)). El contrato de préstamo de 1988 preveía la revisión en **[***]** del tipo de interés aplicable al monto pendiente de los desembolsos (CE - Prueba documental 693 (ICC), artículo 3.01). Los tipos de interés comunicados por las Comunidades Europeas en su análisis del beneficio (que hemos utilizado como base de los valores identificados en el cuadro 16) fueron los tipos de interés en vigor el **[***]** y el **[***]**, *véase* el cuadro 10 *supra*. De ello se desprende que el tipo inicial de interés aplicable al desembolso 1 debe haber sido revisado al menos en dos ocasiones entre **[***]** y **[***]**, y el aplicable al desembolso 3 al menos una vez entre **[***]** y **[***]**.
[3560] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

de **[***]** y de **[***]** respectivamente fueron inferiores a los del mercado. Además, habida cuenta de que los tipos de interés (inferiores a los del mercado) aplicables anteriormente al desembolso 1 estuvieron en vigor durante 14 años y que el plazo de vencimiento de este desembolso del préstamo era de 15 años, constatamos también que las condiciones del desembolso en lo que respecta al tipo de interés otorgaron a Aérospatiale un beneficio durante casi todo el período de reembolso correspondiente.[3561] De forma análoga, constatamos que los tipos de interés (inferiores a los del mercado) aplicables al desembolso 3 dieron lugar a que Aérospatiale obtuviera un beneficio durante aproximadamente 8 años del plazo de vencimiento de 15 de este desembolso del préstamo.[3562]

7.861 En cuanto a los dos desembolsos hechos por el BEI en favor de Aérospatiale en el marco del préstamo de 1993 para los Super Transporteurs, observamos que, a juzgar por el cuadro 16, ambos parecen haberse efectuado en condiciones más favorables que las del mercado en lo que respecta al tipo de interés. Uno de ellos (el desembolso 1) fue un desembolso a un tipo de interés único, por lo que cabe llegar a la conclusión de que se facilitó a Aérospatiale en condiciones relativas al tipo de interés más ventajosas que las que las Comunidades Europeas consideran que la empresa habría podido obtener en el mercado. En cambio, en el caso del segundo desembolso, observamos que el tipo de interés del BEI que figura en el cuadro 16 es el aplicado por el BEI *después* de la última de una serie de revisiones.[3563] Reiteramos una vez más nuestra opinión de que un análisis del beneficio que se centre únicamente en el último tipo de interés aplicable después de una revisión, sin tener en cuenta también los intereses cobrados por el BEI hasta la fecha de la revisión, sólo es parcialmente pertinente para determinar si las condiciones del desembolso, en su conjunto, otorgan un beneficio. En consecuencia, a pesar de que del cuadro 16 se desprende que el *tipo de interés revisado* aplicado por el BEI con respecto al desembolso 2 en el marco del préstamo de 1993 fue inferior a los tipos de interés comerciales de referencia establecidos por las Comunidades Europeas, no cabe inferir

[3561] El desembolso 1 se transfirió a Aérospatiale el **[***]** a un tipo inicial de interés del **[***]**. Ese tipo de interés estaba sujeto a revisión el **[***]** (CE - Prueba documental 693 (ICC), artículo 3.01). El tipo de interés comunicado por las Comunidades Europeas en su análisis del beneficio (que hemos utilizado como base de los valores identificados en el cuadro 16) era el tipo de interés en vigor el **[***]**, *véase* el cuadro 10 *supra*. Ese desembolso fue reembolsado plenamente por anticipado ("*remboursement anticipé*") el **[***]**, CE - Prueba documental 154 (ICC). En consecuencia, el desembolso 1 del préstamo de 1988 se reembolsó en el curso de **[***]**. CE - Pruebas documentales 154 (ICC), 693 (ICC), 697 (ICC) y 722 (ICC). Habida cuenta de que hemos sostenido que los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a este desembolso antes del **[***]** eran inferiores a los del mercado, es posible llegar a la conclusión de que Aérospatiale pagó intereses a un tipo inferior al del mercado durante **[***]** aproximadamente de los **[***]** del período en que se reembolsó este desembolso.

[3562] El desembolso 3 se transfirió a Aérospatiale el **[***]** a un tipo inicial de interés del **[***]**. Este tipo de interés estaba sujeto a revisión el **[***]** (CE - Prueba documental 693 (ICC), artículo 3.01). El tipo de interés comunicado por las Comunidades Europeas en su análisis del beneficio (que hemos utilizado como base de los valores identificados en el cuadro 7) era el tipo de interés en vigor el **[***]**. *Véase* el cuadro 10 *supra*. De la Prueba documental 722 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas y de CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial deducimos que ese fue el último tipo de interés aplicable, que siguió en vigor hasta **[***]**, cuando se reembolsó íntegramente el préstamo, CE - Prueba documental 154 (ICC). En consecuencia, el desembolso 3 del préstamo de 1988 fue reembolsado en **[***]**, CE - Pruebas documentales 154 (ICC), 693 (ICC), 697 (ICC) y 722 (ICC). Habida cuenta de que hemos declarado que los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a este desembolso antes del **[***]** fueron inferiores a los del mercado, podemos llegar a la conclusión de que Aérospatiale pagó intereses a un tipo inferior al del mercado durante **[***]** aproximadamente de los **[***]** del período de reembolso de ese desembolso.

[3563] El desembolso 2 del préstamo de 1993 se hizo a Aérospatiale el **[***]** a un tipo de interés del **[***]** sujeto a **[***]** (CE - Prueba documental 695 (ICC), artículo 3.01B y CE - Prueba documental 699 (ICC)). El tipo de interés comunicado por las Comunidades Europeas en su análisis del beneficio (que hemos utilizado como base del valor identificado en el cuadro 16) era el tipo de interés aplicable el **[***]**, *véase* el cuadro 10 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

automáticamente la misma conclusión en relación con los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a ese mismo desembolso antes de la revisión.

7.862 Para determinar si se aplicaron con respecto a este desembolso en su conjunto condiciones relativas al tipo de interés más favorables, necesitaríamos conocer el tipo (o tipos) de interés aplicados antes de la revisión. No obstante, señalamos una vez más que las Comunidades Europeas no han facilitado ninguna información acerca del número exacto de revisiones que realizó de hecho el BEI, y que no conocemos tampoco el valor de todos los tipos de interés anteriormente aplicables, ni el monto del desembolso pendiente al que se aplicaron. A nuestro juicio, esa es la información que las Comunidades Europeas podrían haber facilitado al responder a la pregunta 89 del Grupo Especial o, en última instancia, cuando presentaron su propio análisis del beneficio en relación con cada uno de los préstamos impugnados en CE - Prueba documental 722 (ICC). Habida cuenta de ello, y teniendo presentes nuestras constataciones acerca de la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3564], llegamos a la conclusión, basándonos en el conjunto de la información de que disponemos, de que todos los tipos de interés aplicados anteriormente por el BEI con respecto al desembolso 2 del préstamo de 1993 a Aérospatiale fueron también inferiores a los del mercado.

7.863 Por último, señalamos que en el caso de tres de los siete desembolsos a que se refiere el cuadro 16 (los dos desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1990 para el A321 y un desembolso realizado en el marco del préstamo de 1988 para el A330/A340), el tipo de interés aplicado por el BEI fue superior al tipo de interés comercial de referencia establecido por las Comunidades Europeas. Los dos desembolsos del préstamo de 1990 para el A321 fueron desembolsos a un tipo de interés único en dólares de los Estados Unidos, para los que los Estados Unidos no han propuesto ningún tipo de interés comercial de referencia. El otro es el segundo de los tres desembolsos realizados a un tipo de interés revisado en el marco del préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/A340.[3565] Las Comunidades Europeas han explicado que el tipo de interés aplicado con respecto a este último desembolso se revisó en tres ocasiones. Dicho de otra forma, el BEI aplicó a ese desembolso cuatro tipos de interés distintos.[3566] No obstante, las Comunidades Europeas no han comunicado el valor de los cuatros tipos de interés, las fechas de las revisiones del tipo o las cantidades pendientes a las que se aplicaron los tipos. También en este caso se trata de información que estaba únicamente en posesión de las Comunidades Europeas y que consideramos que las Comunidades Europeas podrían haber revelado al responder a la pregunta 89 del Grupo Especial o, en última instancia, cuando presentaron su propio análisis del beneficio en relación con cada uno de los préstamos impugnados en CE - Prueba documental 722 (ICC). Habida cuenta de ello, y teniendo presentes nuestras constataciones sobre la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3567], llegamos a la conclusión, basándonos en el conjunto de la información de que disponemos, de que todos los tipos de interés aplicados anteriormente por el BEI con respecto al desembolso 2 del préstamo de 1988 fueron inferiores a los del mercado. Además, dado que los tipos de interés inferiores a los del mercado aplicables al desembolso 2 de conformidad con el contrato de 1988 estuvieron en vigor durante 14 de los 19 años del plazo de vencimiento previsto del desembolso del préstamo, constatamos también que las condiciones relativas al tipo de interés

[3564] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.

[3565] Este desembolso se transfirió a Aérospatiale el **[***]** a un tipo de interés anual del **[***]** (CE - Prueba documental 697 (ICC)). El contrato de préstamo de 1988 preveía la revisión del tipo de interés sobre las cantidades pendientes en **[***]** (CE - Prueba documental 693 (ICC), artículo 3.01). El tipo de interés comunicado por las Comunidades Europeas en su análisis del beneficio (que hemos utilizado como base de los valores identificados en el cuadro 16) era el tipo de interés en vigor el **[***]**, *véase* el cuadro 10 *supra*. De ello se desprende que el tipo inicial de interés aplicable a este desembolso debe haberse revisado al menos en dos ocasiones entre **[***]** y **[***]**.

[3566] CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial.

[3567] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

aplicadas con respecto al desembolso otorgaron un beneficio a Aérospatiale durante aproximadamente las tres cuartas partes del período de reembolso previsto.[3568]

- Los préstamos a CASA

7.864 Los préstamos del BEI a CASA impugnados por los Estados Unidos (los préstamos de 1989 y 1990 para el A320 y el A330/A340) se hicieron efectivos mediante dos desembolsos a un tipo de interés revisado en pesetas y siete desembolsos a un tipo de interés único en dólares de los Estados Unidos. El resultado de la comparación de los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a cada uno de esos desembolsos, según lo que se indica en CE - Prueba documental 722 (ICC), y los tipos de interés comerciales de referencia establecidos por las partes es el siguiente[3569]:

Cuadro 17 - Préstamos del BEI a CASA y tipos de interés comerciales de referencia

Préstamo	Desembolso Nº	Tipo de interés del BEI	Tipo de referencia del informe Ellis	Variación	Tipo de referencia de las Comunidades Europeas	Variación
Préstamo de 1989 a CASA	1	**[***]**	9,46%	**[***]**	9,17%	**[***]**
	2	**[***]**	9,46%	**[***]**	9,17%	**[***]**
	3	**[***]**	Ninguno	-	9,28%	**[***]**
Préstamo de 1990 a CASA (Nº 14711)	1	**[***]**	Ninguno	-	9,12%	**[***]**
	2	**[***]**	Ninguno	-	8,78%	**[***]**
	3	**[***]**	Ninguno	-	9,38%	**[***]**
Préstamo de 1990 a CASA (Nº 14712)	1	**[***]**	Ninguno	-	8,67%	**[***]**
	2	**[***]**	Ninguno	-	8,39%	**[***]**
	3	**[***]**	Ninguno	-	8,41%	**[***]**

[***]

7.865 Recordamos que los tipos de interés comerciales de referencia establecidos por las Comunidades Europeas para los préstamos del BEI a CASA se basaron en el costo de los préstamos para el Gobierno español, debido a las garantías de préstamo proporcionadas por el INI, el holding industrial del Estado español. Al equiparar los tipos de interés comerciales de referencia al costo de los préstamos en pesetas y en dólares de los Estados Unidos para el Gobierno español, las Comunidades Europeas dan a entender, de hecho, que ni la solvencia de CASA como entidad distinta

[3568] El desembolso en cuestión se hizo a Aérospatiale el **[***]**. Las Comunidades Europeas explican que el tipo de interés inicialmente aplicado con respecto a este desembolso se revisó en tres ocasiones, la última de ellas el **[***]**, en la que se fijó en el **[***]**. Se preveía que este último tipo de interés siguiera en vigor hasta el vencimiento el **[***]**. En consecuencia, se preveía que el desembolso se reembolsara plenamente en **[***]**. CE, respuesta a la pregunta 89 del Grupo Especial y CE - Pruebas documentales 154 (ICC), 693 (ICC), 697 (ICC) y 722 (ICC). Dado que hemos declarado que los tipos de interés aplicados por el BEI con respecto a este desembolso antes del **[***]** fueron inferiores a los del mercado, es posible llegar a la conclusión de que Aérospatiale pagó intereses a un tipo inferior al del mercado durante aproximadamente **[***]** de los **[***]** de su plazo de vencimiento.

[3569] Los Estados Unidos no han propuesto ningún tipo de interés comercial de referencia para los préstamos del BEI desembolsados en dólares de los Estados Unidos.

ICC suprimida donde se indica [***]

e independiente del Gobierno español ni el riesgo que implicaban los proyectos financiados afectaron a las decisiones del BEI sobre los tipos de interés. Dicho de otra forma, las referencias de las Comunidades Europeas implican que, debido a las garantías de préstamo del INI, los préstamos a CASA deben compararse con la financiación disponible en el mercado para el Gobierno español.

7.866 Los Estados Unidos no han impugnado el enfoque adoptado por las Comunidades Europeas para establecer los tipos de interés comerciales de referencia pertinentes, ni han aducido que las garantías de préstamo proporcionadas por el INI dieran a CASA una ventaja particular incompatible con las obligaciones de las Comunidades Europeas en el marco del Acuerdo SMC.[3570] A nuestro juicio, del propio razonamiento de las Comunidades Europeas se desprende que, al menos en lo que atañe a la fijación del tipo de interés aplicable, las garantías de préstamo del INI transformaron los préstamos a CASA en préstamos similares a los hechos al Gobierno español. Por esta razón, parece apropiado un tipo de interés comercial de referencia basado en el costo de los préstamos para el Gobierno español.

7.867 En cuanto a los datos que figuran en el cuadro 17, señalamos que los *tipos de interés revisados* aplicados por el BEI con respecto a los dos desembolsos realizados en pesetas en el marco del préstamo de 1989 fueron inferiores a los tipos de interés comerciales de referencia del informe Ellis y de las Comunidades Europeas en márgenes comparables de **[***]** y **[***]** centésimos de punto porcentual respectivamente. Sin embargo, de ello no se infiere automáticamente que los tipos de interés aplicados anteriormente por el BEI a esos mismos desembolsos fueran también inferiores a los del mercado. Para determinar si se aplicaron condiciones relativas al tipo de interés más favorables con respecto a cada uno de los desembolsos en su conjunto, necesitaríamos conocer el tipo o los tipos de interés aplicados antes de la revisión.

7.868 Los dos desembolsos realizados en pesetas en el marco del préstamo de 1989 se transfirieron inicialmente a CASA el **[***]**.[3571] Según el contrato de préstamo, los tipos de interés con respecto a los dos desembolsos habían de ser determinados mediante la aplicación del mecanismo uniforme para la fijación de los tipos de interés del BEI y revisados posteriormente en la medida en que el principal prestado siguiera pendiente el **[***]**.[3572] Entendemos que son esos tipos de interés revisados (es decir, los tipos de interés aplicables al principal del préstamo pendiente al **[***]**) los que las Comunidades Europeas han utilizado en su análisis del beneficio y nosotros hemos utilizado también como base de los valores pertinentes del tipo de interés del BEI indicados en el cuadro 17. Sin embargo, las Comunidades Europeas no han comunicado los tipos iniciales de interés aplicados por el BEI, ni esos tipos se desprenden de forma evidente del contrato de préstamo. También en este caso, consideramos que se trata de información que estaba en posesión únicamente de las Comunidades Europeas, y que a nuestro juicio las Comunidades Europeas podrían haber hecho pública al responder a la pregunta 89 del Grupo Especial o, en última instancia, cuando presentaron su propio análisis del beneficio en relación con cada uno de los préstamos impugnados en CE - Prueba documental 722 (ICC). Habida cuenta de ello, y teniendo presentes nuestras constataciones sobre la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3573], llegamos a la conclusión, basándonos el conjunto de la información de que disponemos, de que los tipos de interés aplicados anteriormente por el BEI con respecto a los dos desembolsos en pesetas realizados en el marco del contrato de préstamo de 1989 fueron también inferiores a los del mercado.

[3570] Recordamos que en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC se mencionan expresamente las garantías de préstamos como uno de los tipos de las "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos" y, como tales, esas garantías, en ciertas circunstancias, pueden constituir subvenciones comprendidas en el ámbito del Acuerdo SMC.

[3571] CE - Prueba documental 154 (ICC).

[3572] CE - Prueba documental 700 (ICC), artículo 3.01.

[3573] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.869 El cuadro 17 indica que se realizó un tercer desembolso, a un tipo de interés único, en dólares de los Estados Unidos, en el marco del préstamo de 1989. Como ya se ha indicado, los Estados Unidos, a diferencia de las Comunidades Europeas, no han propuesto un tipo de interés comercial de referencia comparable para ese desembolso. El tipo de interés comercial de referencia propuesto por las Comunidades Europeas pone de manifiesto que ese desembolso no se realizó en condiciones más ventajosas en lo que atañe al tipo de interés que las que CASA podría haber obtenido de un prestamista comercial para un préstamo comparable. En consecuencia constatamos que el tercer desembolso, a un tipo de interés único, en dólares de los Estados Unidos, realizado en el marco del préstamo de 1989 no otorgó un beneficio a CASA.

7.870 Teniendo presente que los fondos transferidos mediante los desembolsos primero y segundo del préstamo de 1989 equivalían a más de la mitad del principal puesto a disposición del prestatario en virtud del contrato de préstamo de 1989, podemos llegar a la conclusión de que la mayoría de los fondos prestados a CASA en el marco del préstamo de 1989 se obtuvieron a tipos de interés preferenciales en comparación con los del mercado, por lo que con ellos se otorgó un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.871 El cuadro 17 indica que de los seis desembolsos en dólares de los Estados Unidos a un tipo de interés único hechos a CASA en el marco de los dos préstamos de 1990, uno de ellos se hizo a un tipo de interés inferior en **[***]** centésimos de punto porcentual al tipo de interés comercial de referencia establecido por las Comunidades Europeas. Observamos que el principal transferido a CASA mediante ese desembolso representaba aproximadamente **[***]** de los fondos puestos a disposición del prestatario en el marco del préstamo Nº 14711.[3574] Sobre esta base, es posible llegar a la conclusión de que se aplicaron tipos de interés inferiores a los del mercado a **[***]** de los fondos prestados a CASA por el BEI en el marco del préstamo Nº 14711, por lo que se otorgó un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.872 Por último, como hemos señalado anteriormente, las Comunidades Europeas sostienen que, al evaluar si los préstamos del BEI otorgaron un beneficio, hemos de determinar si el tipo aplicado por el BEI estaba claramente fuera de una banda de tipos de interés "de 20 a 50 centésimos de punto porcentual por encima o por debajo del tipo único de referencia".[3575] Sin embargo, por las mismas razones que hemos expuesto antes[3576], no podemos admitir que la banda de tipos de interés comerciales de referencia propuesta por las Comunidades Europeas constituya una base apropiada para constatar que el desembolso pertinente del préstamo de 1990 a CASA no se realizó en condiciones ventajosas en lo que respecta al tipo de interés.

Comisiones por compromiso de recursos o por no utilización

7.873 Los Estados Unidos se basan de nuevo en las mismas pruebas presentadas en relación con su alegación contra el préstamo de 2002 a EADS y el préstamo de 1992 a Aérospatiale para alegar que cada uno de los demás préstamos del BEI impugnados otorgó asimismo un beneficio, porque el BEI no aplicó comisiones por compromiso de recursos o por no utilización.[3577] Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de los Estados Unidos, basándose en los mismos argumentos que ya hemos expuesto antes.[3578]

[3574] *Véase* el cuadro 10 *supra*.
[3575] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 507.
[3576] *Véanse* los párrafos 7.787 y 7.856 *supra*.
[3577] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 414, donde se citan las Pruebas documentales 160 y 161 presentadas por los Estados Unidos.
[3578] *Véase* el párrafo 7.790 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.874 La cuantía del desembolso, el tipo de interés y la fecha del desembolso, entre otras condiciones, se acordaron y establecieron en el momento de la firma en el caso de 7 de los 22 desembolsos realizados en el marco de los 10 préstamos examinados en la presente sección de nuestro informe. Cuatro de esos desembolsos se realizaron en el marco de cada uno de los cuatro contratos de préstamo entre el BEI y British Aerospace.[3579] Los otros tres fueron los desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1990 del BEI a CASA (Nº 14711).[3580] En cada uno de los casos, el BEI se obligaba jurídicamente a proporcionar a British Aerospace y CASA préstamos en determinados términos y condiciones establecidos en **[***]** o en una fecha especificada, entre **[***]** y **[***]** después de la fecha de la firma.[3581] En contrapartida, British Aerospace y CASA no solamente asumían la obligación de entrar en posesión de los fondos establecidos en las fechas y con las condiciones relativas al tipo de interés establecidas en el contrato, sino también la de pagar al BEI una comisión en caso de que: i) solicitaran al BEI que aplazara los desembolsos hasta otra fecha[3582]; o ii) anularan totalmente los desembolsos.[3583]

7.875 Recordamos que los Estados Unidos no han cuestionado la afirmación de las Comunidades Europeas de que la exigencia por el BEI del pago de una comisión por un compromiso de la índole del que asumió con respecto a los siete desembolsos citados no estaría en conformidad con la práctica del mercado.[3584] De hecho, como ya hemos indicado, la caracterización de las comisiones por compromiso de recursos que se hace en el informe de NERA sobre el BEI en el que se basan los Estados Unidos indica que un banco exige normalmente comisiones por compromiso de recursos cuando un prestatario asume la *obligación* de retirar cantidades a préstamo, diferente de la simple *opción* de retirar cantidades dentro de una línea de crédito abierta.[3585] Teniendo esto presente, no estamos convencidos, habida cuenta de las condiciones concretas (incluidas las cláusulas penales), aplicables a los siete desembolsos en cuestión, de que los Estados Unidos hayan hecho lo suficiente para establecer que un prestamista comercial habría aplicado una comisión por compromiso de recursos para una financiación comparable y, por ende, que la no aplicación en cada uno de los casos indicados por el BEI de una comisión por compromiso de recursos otorgó un beneficio a British Aerospace o a CASA.

7.876 Los otros 15 desembolsos realizados en el marco de los 10 contratos de préstamo examinados en la presente sección de nuestro informe se concedieron en condiciones que las Comunidades

---

[3579] Todos los desembolsos realizados en el marco de los contratos de 1988 y 1989 a British Aerospace para el A320, y uno de los dos desembolsos realizados en el marco de cada uno de los préstamos de 1990 a British Aerospace para el A330/A340, CE - Pruebas documentales 703 (ICC), 704 (ICC), 705 (ICC) y 706 (ICC).

[3580] Todos los desembolsos en el marco del préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 14711), CE - Prueba documental 701 (ICC).

[3581] Respecto de cada uno de los desembolsos, el lapso transcurrido entre la firma del contrato y la fecha del desembolso fue el siguiente: **[***]** en el préstamo de 1988 a British Aerospace, artículo 1.02, CE - Prueba documental 703 (ICC); **[***]** en el préstamo de 1989 a British Aerospace, artículo 1.02, CE - Prueba documental 704 (ICC); **[***]** con respecto al desembolso 2 del préstamo de 1990 a British Aerospace, artículo 1.02A, CE - Prueba documental 705 (ICC); **[***]** con respecto al desembolso 1 del préstamo de 1990 a British Aerospace, artículo 1.02B, CE - Prueba documental 706 (ICC); y **[***]**, **[***]** y **[***]**, respectivamente, para los desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1990 a CASA (Nº 14711), artículo 1.02, CE - Prueba documental 701 (ICC).

[3582] Artículo 1.04 ("Deferment Commission"), CE - Pruebas documentales 703 (ICC) y 704 (ICC); artículo 1.05 ("Deferment Commission"), CE - Pruebas documentales 705 (ICC) y 706 (ICC); y artículo 1.04 ("Comisión de aplazamiento"), CE - Prueba documental 701 (ICC).

[3583] Artículo 1.05 ("Annulment of Credit"), CE - Pruebas documentales 703 (ICC) y 704 (ICC); artículo 1.06 ("Annulment of Credit"), CE - Pruebas documentales 705 (ICC) y 706 (ICC); y artículo 1.05 ("Anulación de la apertura de crédito"), CE - Prueba documental 701 (ICC).

[3584] *Véase* el párrafo 7.790 *supra*.

[3585] *Véase* la nota 3467 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas han calificado de condiciones de un contrato de "tipo abierto".[3586] Sin embargo, a diferencia del préstamo de 2002 a EADS (que fue también un préstamo concedido en virtud de un contrato de "tipo abierto"), las fórmulas del tipo de interés aplicadas a cada uno de esos desembolsos no incluían como componente una prima de riesgo establecida. En consecuencia, en el momento de la conclusión de cada uno de los préstamos pertinentes, el único compromiso que asumió el BEI en lo que respecta a los tipos de interés fue el de aplicar alguna o algunas de las metodologías especificadas en el contrato para calcular el tipo de interés cuando llegara el momento de fijar el tipo de interés pertinente para un desembolso de fondos solicitado.[3587] En ese sentido, no concurrían las circunstancias que, según han expuesto ambas partes, impulsarían normalmente a un prestamista comercial a exigir el pago de comisiones por compromiso de recursos.[3588] De ello se desprende que el hecho de que el BEI no cobrara a las entidades Airbus pertinentes una comisión por compromiso de recursos en cada uno de los préstamos en litigio no colocó a Airbus en una posición más ventajosa que la que habría tenido si hubiera obtenido una financiación comparable en el mercado.

7.877 Por último, en relación con la cuestión de las comisiones por no utilización, reiteramos las observaciones que hemos hecho al examinar la reclamación de los Estados Unidos con respecto al préstamo de 1992 a Aérospatiale, en el sentido, en concreto, de que aparte de alegar que todos los préstamos del BEI otorgaron un beneficio a Airbus porque el Banco no aplicó comisiones por no utilización, los Estados Unidos no han dado ninguna explicación ni han aportado ninguna prueba o dictamen técnico concreto que indiquen que un prestamista comercial habría exigido a las entidades Airbus en cuestión que pagaran una comisión por no utilización por el mismo tipo de financiación obtenida del BEI en el marco de cada uno de los contratos de préstamo pertinentes. A falta de esas pruebas o explicaciones pertinentes, y dado que las Comunidades Europeas no admiten que el pago de una comisión por no utilización estuviera justificado[3589], no estamos convencidos de que los Estados Unidos hayan hecho lo suficiente para establecer que los restantes 10 préstamos otorgaron por esa razón un beneficio.

Inexistencia de una prima de riesgo

7.878 En el análisis que hemos hecho de las alegaciones de los Estados Unidos con respecto al préstamo de 1992 del BEI a Aérospatiale, hemos expuesto los argumentos y manifestaciones de las partes acerca de la alegación de los Estados Unidos de que el BEI no aplicó una prima de riesgo a

[3586] Los desembolsos en cuestión son los siguientes: el desembolso 1 del préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340 (Nº 14999), CE - Prueba documental 705 (ICC); el desembolso 2 del préstamo de 1991 a British Aerospace para el A330/A340 (Nº 15119), CE - Prueba documental 706 (ICC); los dos desembolsos del préstamo de 1990 a Airbus Industries para el A321 (Nº 15007), CE - Prueba documental 692 (ICC); los tres desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/A340 (Nº 13764), CE - Prueba documental 697 (ICC); los dos desembolsos del préstamo de 1993 a Aérospatiale para los Super Transporteurs (Nº 6832), CE - Prueba documental 695 (ICC); y los seis desembolsos realizados en el marco de los préstamos de 1989 y 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 14081 y Nº 14712), CE - Pruebas documentales 700 (ICC) y 702 (ICC).

[3587] *Véanse*, en particular, los artículos 1 y 3, desembolso 1 del préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340 (Nº 14999), CE - Prueba documental 705 (ICC); los artículos 1 y 3, desembolso 2 del préstamo de 1991 a British Aerospace para el A330/A340 (Nº 15119), CE - Prueba documental 706 (ICC); los artículos 1 y 3, los dos desembolsos del préstamo de 1990 a Airbus Industries para el A321 (Nº 15007), CE - Prueba documental 692 (ICC); los artículos 1 y 3, los tres desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/A340 (Nº 13764), CE - Prueba documental 697 (ICC); los artículos 1 y 3, los dos desembolsos realizados en el marco del préstamo de 1993 a Aérospatiale para los Super Transporteurs (Nº 6832), CE - Prueba documental 695 (ICC); y los artículos 1 y 3, respecto de los seis desembolsos realizados en el marco de los préstamos de 1989 y 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 14081 y Nº 14712), CE - Pruebas documentales 700 (ICC) y 702 (ICC).

[3588] *Véanse* los párrafos 7.789, 7.790 y 7.797 *supra*.

[3589] CE, respuestas a las preguntas 87 y 179 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

ninguno de los préstamos concedidos antes de 1999, incluidos los 10 en los que hemos centrado nuestra atención en la presente sección de nuestro informe.[3590] En esa parte de nuestro informe hemos destacado que aunque la explicación que dan las Comunidades Europeas de las razones por las que el BEI no aplicó primas de riesgo a los préstamos anteriores a 2000 parecía tener cierto sentido, no podíamos aceptar como un hecho esa explicación sobre la base de las pruebas presentadas y los argumentos expuestos en apoyo de la posición de las Comunidades Europeas. En concreto, constatamos que las pruebas aportadas por las Comunidades Europeas ponían de manifiesto que el BEI trata, como afirman las Comunidades Europeas, de "adaptar sus sistemas de gestión del riesgo al cambio de las condiciones económicas y a la evolución de las normas reglamentarias" para atenerse a la "mejor práctica del mercado". No obstante, la información presentada no aclara las razones por las que el BEI decidió introducir una prima de riesgo en 2000 ni si se tenía la intención, como afirman las Comunidades Europeas, de que constituyera una alternativa parcial o total a las garantías de préstamo exigidas por el párrafo 3 del artículo 18 de sus Estatutos.[3591] Así pues, aunque consideramos que la explicación de las Comunidades Europeas parece tener cierto sentido, no podemos aceptarla como un hecho sobre la base de las pruebas que se han presentado.

7.879 Además, aunque la explicación que dan las Comunidades Europeas de las razones por las que el BEI introdujo una prima de riesgo parece indicar que los riesgos que entrañaban los préstamos del BEI antes de 2000 se tenían en cuenta por medio de "garantías externas", las Comunidades Europeas no han explicado de qué manera las garantías concretas previstas en los 10 préstamos examinados en la presente sección de nuestro informe sirvieron para compensar al BEI por los riesgos que entrañaban los préstamos a las entidades Airbus en cuestión de la misma forma que un prestamista comercial habría tratado de obtener una compensación por los mismos riesgos en un préstamo comercial.

7.880 Habida cuenta de lo anterior, constatamos que las Comunidades Europeas no han presentado pruebas ni han expuesto argumentos suficientes para persuadirnos de que la inexistencia de una prima de riesgo en los 10 préstamos examinados en la presente sección de nuestro informe no otorgó un beneficio a Airbus. En consecuencia, estimamos la alegación de los Estados Unidos de que cada uno de los 10 préstamos de que se trata otorgó un beneficio, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, por no haber incluido una prima de riesgo.

Conclusión con respecto a los "demás" préstamos a Airbus

7.881 Sobre la base del análisis precedente, y teniendo en cuenta nuestra constatación acerca de la naturaleza de las actividades crediticias del BEI[3592], constatamos que cada uno de los 10 préstamos del BEI examinados en la presente sección de nuestro informe otorgó un beneficio a las entidades Airbus correspondientes, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque: i) fue concedido en parte o en todo a tipos de interés inferiores a los del mercado[3593]; y/o ii) el BEI no exigió a la entidad Airbus en cuestión una prima de riesgo.[3594]

7.882 En cambio, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que cada uno de los 10 préstamos del BEI examinados en la presente sección de nuestro informe otorgara un beneficio

[3590] *Véanse* los párrafos 7.815 y 7.816 *supra*.
[3591] *Véase* el párrafo 7.817 *supra*.
[3592] *Véase* el párrafo 7.753 *supra*.
[3593] Los préstamos de que se trata son los siguientes: el préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/A340; el préstamo de 1993 a Aérospatiale para el Super Transporteur; el préstamo de 1989 a CASA para el A320 y el A330/A340; y el préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 14711). *Véanse* los párrafos 7.852-7.872 *supra*.
[3594] *Véanse* los párrafos 7.878-7.880 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

a las entidades Airbus de que se trata por no haberse exigido en ninguno el pago de comisiones por compromiso de recursos o por no utilización.[3595]

La línea de crédito de 700 millones de euros

7.883 Los Estados Unidos consideran que la línea de crédito de 700 millones de euros abierta a EADS a tipos de interés inferiores a los del mercado otorgó un beneficio a Airbus porque "el propio hecho" de su existencia proporcionó a EADS una "valiosa liquidez".[3596]

7.884 Recordamos que hemos constatado que la línea de crédito de 700 millones de euros es una posible transferencia directa de fondos, y que para saber si una posible transferencia directa de fondos otorga un beneficio hay que determinar fundamentalmente si la existencia de la promesa de realizar la transferencia directa otorga un beneficio.[3597] Los Estados Unidos han presentado pruebas que hemos reconocido que demuestran que el préstamo **[*******]** del BEI a EADS se concedió a un tipo de interés inferior al del mercado, por lo que otorgó un beneficio a Airbus. Además, han demostrado que ese mismo préstamo otorgó un beneficio a EADS debido a la inexistencia de comisiones por compromiso de recursos. Sin embargo, no han aportado pruebas ni han expuesto argumentos concretos para identificar y explicar el supuesto beneficio de la *promesa* de obtener liquidez en condiciones favorables para EADS. No estamos convencidos de que baste simplemente demostrar que una línea de crédito se ha abierto en condiciones ventajosas para establecer que esa línea de crédito ha colocado a su beneficiario en una posición mejor que la que habría tenido si la línea de crédito en cuestión no hubiera estado disponible. A nuestro juicio, es necesario algo más para demostrar que una promesa de proporcionar financiación "barata" otorga *en sí misma y por sí misma* un beneficio. En consecuencia, aunque estamos inclinados a acoger favorablemente la idea de que una posible transferencia directa de fondos en forma de una línea de crédito en condiciones ventajosas puede otorgar un beneficio a aquel en cuyo favor se abre, consideramos que en el contexto de la línea de crédito de 700 millones de euros a EADS, los Estados Unidos no han probado su alegación.

Conclusión general

7.885 En síntesis, concluimos que los Estados Unidos han establecido que:

i) el préstamo de 2002 del BEI a EADS para el A380 otorgó un beneficio a EADS en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y en consecuencia constituyó una subvención de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque: a) el tipo de interés aplicado por el BEI fue inferior al que un prestamista comercial habría exigido pagar a EADS por una financiación comparable; y b) EADS no estaba obligada a pagar una comisión por compromiso de recursos[3598];

ii) el préstamo de 1992 a Aérospatiale para el A330/A340 otorgó un beneficio a Aérospatiale, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC y constituyó en consecuencia una subvención de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC porque: a) se concedió a un tipo de interés **[*******]** al costo de los préstamos para el Gobierno francés y en consecuencia más ventajoso que el que habría podido obtener Aérospatiale en el mercado para una financiación

[3595] *Véanse* los párrafos 7.873-7.877 *supra*.
[3596] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.
[3597] *Véase* el párrafo 7.735 *supra*.
[3598] *Véase* el párrafo 7.801 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

comparable; y b) se concedió en condiciones relativas al tipo de interés que no incluían una prima de riesgo[3599];

iii) el préstamo de 1988 a Aérospatiale para el A330/340, el préstamo de 1993 a Aérospatiale para el Super Transporteur, el préstamo de 1989 a CASA para el A320 y el A330/A340 y el préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 14711) otorgaron, cada uno de ellos, un beneficio a la entidad Airbus correspondiente, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y constituyeron en consecuencia subvenciones de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque cada uno de esos préstamos: a) se concedió en todo o en parte a tipos de interés inferiores a los del mercado; y b) se concedió en condiciones relativas al tipo de interés que no incluían una prima de riesgo[3600]; y

iv) el préstamo de 1991 a British Aerospace para el A330/A340, el préstamo de 1990 a CASA para el A320 y el A330/A340 (Nº 1.4712/ES), el préstamo de 1990 a British Aerospace para el A330/A340, el préstamo de 1990 a Airbus Industrie GIE para el A321, el préstamo de 1989 a British Aerospace para el A320 y el préstamo de 1988 a British Aerospace para el A320 otorgaron, cada uno de ellos, un beneficio a la entidad Airbus correspondiente, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC y constituyeron en consecuencia subvenciones de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque cada uno de esos préstamos se concedió en condiciones relativas al tipo de interés que no incluían una prima de riesgo.[3601]

7.886 Constatamos, en cambio, que los Estados Unidos no han demostrado que el préstamo de 2002 del BEI a EADS otorgara asimismo un beneficio a EADS debido al hecho de que el Banco no cobró comisiones por compromiso de recursos[3602], ni que los otros 11 préstamos impugnados otorgaran un beneficio por el hecho de que el Banco no cobrara a la entidad Airbus correspondiente comisiones por compromiso de recursos o por no utilización.[3603]

7.887 Por último, recordamos que hemos llegado a la conclusión de que los Estados Unidos no han demostrado que la línea de crédito de 700 millones de euros abierta a EADS en virtud del contrato de préstamo de 2002 otorgara un beneficio a Airbus y constituyese en consecuencia una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3604]

7.888 De la constatación, por una o varias razones, de que cada uno de los 12 préstamos impugnados constituyó una subvención, no se deduce automáticamente, como parecen dar a entender las Comunidades Europeas [3605], que todos los préstamos concedidos por el BEI y otras instituciones multilaterales de financiación (como las citadas por las Comunidades Europeas -el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Corporación Financiera Internacional-) constituyan siempre subvenciones en el sentido del Acuerdo SMC. Es evidente que la cuestión de la medida en que un préstamo facilitado por una o varias de esas entidades de financiación supone el otorgamiento de una subvención sólo puede resolverse teniendo en cuenta los hechos concretos que concurren en el supuesto caso de subvención.

[3599] *Véase* el párrafo 7.820 *supra*.
[3600] *Véase* el párrafo 7.881 *supra*.
[3601] *Véase* el párrafo 7.881 *supra*.
[3602] *Véase* el párrafo 7.802 *supra*.
[3603] *Véanse* los párrafos 7.820 y 7.882 *supra*.
[3604] *Véase* el párrafo 7.884 *supra*.
[3605] *Véase* el párrafo 7.746 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

No obstante, en general, no estamos demasiado seguros de que sea procedente considerar que esas entidades son "un gobierno o ... cualquier organismo público en el territorio de un Miembro" a los efectos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. En todo caso, es importante tener presente que aunque la prestación de asistencia financiera en términos y condiciones ventajosas de uno u otro tipo parezca claramente formar parte de los objetivos y la *raison d'être* de esas organizaciones, es posible que no en todos los casos esa ayuda implique subvenciones recurribles al amparo del Acuerdo SMC.

7.889 Evaluamos a continuación la alegación de los Estados Unidos de que los préstamos del BEI que hemos constatado que constituían subvenciones son subvenciones "específicas" en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

c) La cuestión de si las subvenciones de los préstamos del BEI son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

i) Introducción

7.890 Los Estados Unidos aducen que cada uno de los préstamos del BEI a Airbus impugnados fue "específico" en el sentido de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC y en consecuencia recurrible conforme a lo dispuesto en la Parte III del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de los Estados Unidos y sostienen que de hecho los préstamos del BEI, lejos de ser "específicos" en el sentido de esas dos disposiciones, fueron "no específicos" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En consecuencia, las Comunidades Europeas aducen que los préstamos del BEI no pueden ser impugnados al amparo de lo dispuesto en la Parte III del Acuerdo SMC.

7.891 A continuación examinamos y evaluamos los argumentos de las partes en lo concerniente a los préstamos del BEI que hemos constatado que constituyen subvenciones. Empezamos nuestros análisis ocupándonos de la afirmación de los Estados Unidos de que los préstamos del BEI son "específicos" en el sentido de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En caso de que constatemos que las subvenciones no son específicas en el sentido de esas disposiciones, los Estados Unidos no habrán establecido que las subvenciones están sujetas a lo dispuesto en la Parte III del Acuerdo SMC y por consiguiente no será necesario que nos ocupemos de la afirmación de las Comunidades Europeas de que se trata de subvenciones no específicas en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2.

ii) La cuestión de si los préstamos a Airbus fueron específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2

Argumentos de los Estados Unidos

7.892 Los Estados Unidos sostienen que cada uno de los préstamos del BEI que impugnan es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, porque las actividades crediticias del BEI son enteramente "discrecionales"; los préstamos se negocian de forma individual con cada prestatario, y se conceden en función de criterios que, según alegan los Estados Unidos, el BEI reconoce que están "adaptados en función de las características de cada proyecto".[3606] Los Estados Unidos afirman que en ese sentido los préstamos del BEI impugnados no son distintos de las medidas de subvención en litigio en la diferencia *Japón - DRAM*, que se constató que eran específicas porque estaban "ajustadas

[3606] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 406 y 419, donde se cita la Prueba documental 166 presentada por los Estados Unidos (BEI, *The Project Cycle at the European Investment Bank*, 4-5, 12 de julio 2001).

ICC suprimida donde se indica [***]

a las necesidades de la empresa beneficiaria" en lugar de establecerse "en condiciones predeterminadas (no ajustadas por tanto al caso de la empresa receptora)".[3607]

7.893 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial en la que se pedía a las partes que explicaran detalladamente sus opiniones en cuanto a la medida en que una subvención concedida en condiciones y términos específicos a una empresa individual en el marco de un programa de subvenciones no específico puede considerarse específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2[3608], los Estados Unidos contestaron que una subvención de esa naturaleza podría seguir considerándose específica en virtud de esta disposición, si se concedía en términos y condiciones suficientemente distintos de los de otras subvenciones concedidas en el marco del mismo programa de subvenciones no específicas. Según los Estados Unidos, los términos y condiciones específicos de esa subvención pueden hacer que la subvención de que se trate trascienda los parámetros del programa más amplio de subvenciones no específicas. En tal caso, los Estados Unidos aducen que la autoridad otorgante, mediante sus términos y condiciones específicos, "limita explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas".[3609]

7.894 Los Estados Unidos aducen que, para evaluar si los préstamos del BEI a Airbus se concedieron en términos y condiciones lo bastante distintos para hacer que trascendieran el marco del programa más amplio de préstamos del BEI, el Grupo Especial tendría que examinar una muestra representativa de otros préstamos del Banco. Indican que, no obstante, las Comunidades Europeas no han facilitado esa información o cualquier otra necesaria para determinar el grado en que los términos y condiciones de los préstamos del BEI a Airbus eran distintos de los de los préstamos del BEI a otras empresas. Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas no facilitaron la información solicitada durante el proceso del Anexo V. Además, a juicio de los Estados Unidos, los modelos de contrato típico presentados por las Comunidades Europeas no aclaran en absoluto en qué forma pueden diferir los términos fundamentales de los préstamos a Airbus de los de los préstamos a otras empresas. De hecho, los Estados Unidos sostienen que lo que ponen de manifiesto los modelos de contrato típico del BEI es precisamente que los términos fundamentales de los contratos de préstamo del BEI (aquellos que, según los Estados Unidos, pueden hacer que un préstamo otorgue un beneficio y constituya por ello una subvención) varían de uno a otro contrato. En concreto, los Estados Unidos afirman que los modelos ponen de manifiesto que elementos tales como **[*******]** no están predeterminados. Observan además que otras disposiciones, como **[*******]**.[3610] Los Estados Unidos aducen que a falta de información de los contratos reales es imposible saber en qué medida las variables que pone de relieve el modelo difieren entre los préstamos a Airbus y los préstamos a otras empresas.

7.895 Los Estados Unidos consideran que la negativa de las Comunidades Europeas a facilitar información que permita al Grupo Especial establecer una comparación entre los préstamos del BEI a Airbus y sus préstamos a otras empresas es un caso de falta de cooperación en el proceso de acopio de información que constituye el objeto del Anexo V del Acuerdo SMC. Recuerdan que, de conformidad con el párrafo 7 de dicho Anexo, el Grupo Especial debe sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el

[3607] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafos 7.372 y 7.374.

[3608] Pregunta 117 del Grupo Especial ("¿Cuáles son las opiniones de las partes acerca de la medida en que una subvención concedida, en virtud de un contrato que incluya uno o varios términos y condiciones específicos, a una empresa individual de conformidad con un programa de subvenciones que no limite explícitamente el acceso a las subvenciones a determinadas empresas, puede considerarse específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC?").

[3609] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 117 del Grupo Especial; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 294.

[3610] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

proceso de acopio de información. En consecuencia, los Estados Unidos aducen que la conclusión que cabe inferir razonablemente de la supuesta falta de cooperación de las Comunidades Europeas es la de que la información no facilitada confirmaría que los términos y condiciones de los préstamos del BEI a Airbus son lo bastante distintos de los de los demás préstamos del BEI para hacer que los primeros sean específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2.[3611]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.896 Las Comunidades Europeas afirman que el BEI es una institución de crédito con finalidad pública que ofrece préstamos de carácter general que no están limitados a una empresa o rama de producción o a un grupo de empresas o ramas de producción en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Recuerdan que el Departamento de Comercio de los Estados Unidos ha constatado que los préstamos del BEI no son específicos *de facto* ni *de jure* con arreglo a la legislación estadounidense.[3612] Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que llegue a la misma conclusión en el marco del Acuerdo SMC.

7.897 Las Comunidades Europeas explican que el BEI facilita préstamos a empresas de todos los tamaños, con respecto a proyectos de todos los sectores de la economía y sin discriminación de ningún tipo en función de la "nacionalidad" de los prestatarios. Según las Comunidades Europeas, cualquier empresa puede obtener financiación del BEI en la medida en que tenga suficiente solvencia y el proyecto que se pretende financiar contribuya al logro de uno de los objetivos de política del BEI, siempre que se cumplan los criterios de admisibilidad establecidos por el Banco.[3613]

7.898 Las Comunidades Europeas rechazan la afirmación de los Estados Unidos de que los préstamos del BEI están adaptados a las necesidades de cada proyecto de una forma que hace que esos préstamos sean específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, el hecho de que un acuerdo de préstamo se negocie con un determinado prestatario y se limite a éste es conforme a la práctica bancaria habitual. Las Comunidades Europeas aducen que el BEI actúa como cualquier otro banco cuando negocia individualmente contratos de préstamo con distintos prestatarios. No obstante, a diferencia de lo que ocurre en el caso de otros bancos, los Estatutos del BEI y sus *Directrices de admisibilidad* informan todos los aspectos de sus operaciones de préstamo y definen los límites financieros, administrativos y relacionados con las políticas del BEI, el contexto de los acuerdos financieros que han de convenirse con los prestatarios, los objetivos a los que pueden contribuir los proyectos financiados, el proceso de evaluación de cada una de las solicitudes de préstamo y los métodos para establecer el tipo de interés.[3614] En consecuencia, los términos y condiciones de los préstamos negociados que según las Comunidades Europeas son importantes para constatar la existencia de una subvención (como el tipo de interés, el plazo y el perfil de reembolso), se ofrecen a los prestatarios sobre la base de criterios financieros, técnicos, metodológicos y de política neutros y aplicados universalmente, con independencia de la

[3611] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.

[3612] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1014-1016, donde se citan pasajes de la determinación definitiva del Departamento de Comercio de los Estados Unidos en la investigación en materia de derechos compensatorios sobre el acero de Bélgica, CE - Pruebas documentales 158 y 159, y la determinación definitiva del Departamento de Comercio de los Estados Unidos en la investigación en materia de derechos compensatorios sobre determinadas pastas procedentes de Italia (C-475-819).

[3613] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1022 y 1051-1053; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 426.

[3614] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

identidad o nacionalidad del prestatario y de sus necesidades empresariales, en consonancia con las condiciones reinantes en el mercado.[3615]

7.899 Las Comunidades Europeas sostienen que en la medida en que existen términos y condiciones singulares en los préstamos del BEI, esos términos y condiciones no demuestran la existencia de especificidad, sino que resultan de la aplicación de los mismos principios y criterios objetivos a proyectos y prestatarios distintos. Por ejemplo, las Comunidades Europeas afirman que las diferencias en cuanto a los tipos de interés se derivan del hecho de que cada tipo de interés se fija según los mismos métodos aplicados en el contexto de mercados financieros que están en constante cambio.[3616] En lo que respecta a las diferencias en cuanto al plazo de vencimiento de los préstamos, las Comunidades Europeas explican que se deben a la aplicación del principio general de que el plazo máximo de vencimiento del préstamo depende de la vida económica de los activos que se financian: las necesidades de financiación de un proyecto de infraestructura de transporte a gran escala y a largo plazo son distintas de las que implica la compra de nuevo equipo para un pequeño proyecto medioambiental por una empresa de tamaño mediano.[3617]

7.900 En consecuencia, las Comunidades Europeas aducen que los préstamos del BEI impugnados no son similares a la medida cuya especificidad se constató en el asunto *Japón - DRAM*, porque no están adaptados a cada prestatario concreto, sino que se basan en métodos y criterios generalmente aplicables y fijados horizontalmente que están predeterminados y son independientes de la necesidad de financiación de cada prestatario. Los términos y condiciones específicos que a juicio de las Comunidades Europeas son pertinentes a una constatación de la existencia de subvención (como el tipo de interés, el plazo y el perfil de reembolso) no se apartan de los criterios y métodos uniformes aplicados a todos los proyectos por el BEI. Las Comunidades Europeas afirman que apartarse de ellos estaría en contradicción con los Estatutos del Banco, que según las Comunidades Europeas se basan en el principio de no discriminación entre los prestatarios.[3618]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.901 Antes de evaluar el contenido de las alegaciones de los Estados Unidos, consideramos conveniente describir de forma más detallada las actividades crediticias del BEI.

Las operaciones de préstamo del BEI

7.902 Desde su establecimiento en 1957, el BEI ha facilitado préstamos por un valor total cercano a los 600.000 millones de euros para más de 10.000 proyectos emprendidos en un amplio número de sectores económicos.[3619] Los préstamos del BEI no se limitan a entidades de la UE. No obstante, la ubicación del proyecto financiado es importante, ya que la misión del BEI es "contribuir al desarrollo equilibrado y estable del mercado común en interés de la Comunidad".[3620] En consecuencia, los proyectos financiados suelen ejecutarse dentro del territorio de los Estados miembros de las

[3615] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 424.

[3616] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.

[3617] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.

[3618] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 423.

[3619] En CE - Prueba documental 163 se enumeran todos los préstamos concedidos por el BEI entre el 1º de enero de 1958 y el 31 de diciembre de 2006.

[3620] Artículo 267, Tratado constitutivo de la CE. El texto del párrafo 1 b) del artículo 20 de los Estatutos del BEI es similar (el BEI "sólo podrá conceder préstamos o garantizar empréstitos … cuando la ejecución del proyecto contribuya al incremento de la productividad económica en general y favorezca la consecución del mercado común").

ICC suprimida donde se indica [***]

Comunidades Europeas, aunque el BEI ha financiado también proyectos en países en proceso de adhesión a la UE o en Estados vecinos.[3621]

7.903 El BEI concede dos tipos de préstamos, a los que las Comunidades Europeas denominan préstamos "individuales" y "globales". Según las Comunidades Europeas, la "principal (única)" diferencia entre unos y otros estriba en el método de entrega de los fondos del BEI al prestatario final; los préstamos "individuales" son negociados directamente por el BEI, quien efectúa también directamente los desembolsos correspondientes, y los préstamos "globales" se proporcionan a través de un intermediario financiero (un banco) a quien se da el mandato de proporcionar fondos para proyectos admisibles según el BEI. Generalmente, el BEI sólo concede préstamos "individuales" en relación con proyectos en los que el coste de la inversión asciende al menos a 25 millones de euros. Los proyectos cuyo valor es inferior a esa cantidad se financian mediante préstamos globales.[3622] Señalamos que todos los préstamos impugnados por los Estados Unidos eran "préstamos individuales".

7.904 Las *Directrices de admisibilidad* del BEI indican que para que pueda beneficiarse de financiación en forma de préstamos, el proyecto propuesto debe contribuir a los objetivos de política del BEI.[3623] En consonancia con el mandato que le confirió el Tratado constitutivo de la CE, el BEI fija esos objetivos en forma que refleje los objetivos y prioridades de la UE. Hay una declaración expresa de los objetivos del BEI en el Anexo de otra publicación del Banco, *The Project Cycle at the European Investment Bank* (el "*Documento sobre el ciclo de proyecto*"):

> "PROYECTOS ADMISIBLES PARA LA FINANCIACIÓN DEL BANCO
>
> DENTRO DE LA UNIÓN EUROPEA, los proyectos que pueden tenerse en cuenta para su financiación por el BEI deben contribuir a uno o varios de los siguientes objetivos:
>
> Desarrollo económico equilibrado de la Unión y de sus regiones menos favorecidas;
>
> Enriquecimiento del capital humano: salud y educación;
>
> Redes de tecnología de la información y de comunicaciones;
>
> Investigación y desarrollo;
>
> Difusión de la innovación;
>
> Transportes, telecomunicaciones y Redes Transeuropeas (RTE);

[3621] Estatutos del BEI, párrafo 1 del artículo 18, CE - Prueba documental 158. *Véase también* CE - Prueba documental 163. Son Estados vecinos que han recibido financiación del BEI Albania, Argelia, Bosnia y Herzegovina, Egipto, Serbia y Montenegro, Suiza y Túnez. Las Comunidades Europeas explican que aproximadamente el 10 por ciento de los préstamos del BEI se concierta fuera de las Comunidades Europeas en virtud de mandatos externos. Entendemos que en ese porcentaje están incluidos los préstamos a numerosos Estados ACP.

[3622] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1047; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 475.

[3623] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1025. BEI, *Eligibility Guidelines - Checking Consistency of EIB Operations with EU Objectives*, Dirección de Proyectos, mayo de 2004 (en lo sucesivo "*Directrices de admisibilidad*"), CE - Prueba documental 161, páginas 1, 6, 11, 14, 18, 21, 27, 31 y 34.

ICC suprimida donde se indica [***]

> Medio ambiente: protección y mejoramiento del entorno natural y urbano, proyectos que tienen un efecto positivo en el medio ambiente regional o mundial (desarrollo sostenible y prevención del cambio climático);
>
> Aumento de la competitividad y de la integración de la industria europea;
>
> Desarrollo de pequeñas y medianas empresas (la financiación en capital-riesgo para fomentar la innovación en las PYME y el espíritu de empresa corre a cargo del Fondo Europeo de Inversiones);
>
> Seguridad del abastecimiento de energía y ahorro de energía."[3624]

7.905 En las *Directrices de admisibilidad* encontramos una formulación más reciente de los "principales objetivos operativos" del BEI:

> "i) Cohesión económica y social y desarrollo regional de la UE; ii) Ejecución de la Iniciativa de Innovación 2010; iii) Medio ambiente; iv) RTE y otros proyectos de interés común; y v) Capital humano."[3625]

7.906 En relación con cada uno de los cinco "principales objetivos operativos" del BEI, las *Directrices de admisibilidad* indican de forma más detallada los diversos tipos de proyectos que pueden estar comprendidos en el ámbito de cada objetivo. Por ejemplo, el objetivo "Medio ambiente" se desglosa en lo que parecen ser cinco subobjetivos: "Lucha contra el cambio climático"; "Protección de la naturaleza, la biodiversidad y los recursos naturales"; "Mejoramiento del medio ambiente y la salud"; "Fomento de la utilización sostenible de los recursos naturales; gestión de los desechos"; y "Mejora del entorno urbano". Las características de los tipos de proyectos admisibles para financiación del BEI dentro de cada uno de esos subobjetivos se especifican aún más en el epígrafe "Categorías de inversión/Indicadores". En total, las *Directrices de admisibilidad* identifican 27 subobjetivos y 95 "Categorías de inversión/Indicadores".[3626]

7.907 La dirección y administración de las operaciones del BEI corresponde a un Consejo de Gobernadores, un Consejo de Administración y un Comité de Dirección.[3627] El Consejo de Gobernadores está compuesto por Ministros designados por los Estados miembros de las Comunidades Europeas. Además de establecer las directrices generales de la política crediticia del BEI, el Consejo de Gobernadores es responsable, entre otras cosas, del nombramiento de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Dirección.[3628] El Consejo de Administración está compuesto por un director, al menos, designado por cada uno de los Estados miembros y un director designado por la Comisión.[3629] Los miembros del Consejo de Administración son "personalidades que ofre{cen} garantías plenas de independencia" y "sólo serán responsables ante el Banco".[3630] El Consejo de Administración tiene competencia exclusiva para decidir sobre la concesión de créditos[3631] y actúa sobre la base de propuestas preparadas por el Comité de Dirección. El Comité de Dirección se encarga de la gestión de los asuntos de la administración ordinaria del BEI,

---

[3624] *The Project Cycle at the European Investment*, Anexo, página 9, 12 de julio de 2001 (en lo sucesivo "*Documento sobre el ciclo de proyecto*"), CE - Prueba documental 608.
[3625] BEI, *Directrices de admisibilidad*, página 3, CE - Prueba documental 161.
[3626] CE - Prueba documental 161, cuadros 1 a 8.
[3627] CE - Prueba documental 167, párrafo 1 del artículo 9.
[3628] CE - Prueba documental 167, párrafos 2 a 4 del artículo 9.
[3629] Estatutos del BEI, párrafo 2 del artículo 11, CE - Prueba documental 158.
[3630] Estatutos del BEI, párrafo 2 del artículo 11, CE - Prueba documental 158.
[3631] Estatutos del BEI, párrafo 1 del artículo 11, CE - Prueba documental 158.

ICC suprimida donde se indica [***]

examina si las solicitudes de préstamo se atienen a las disposiciones de los Estatutos[3632] presenta un dictamen al Consejo de Administración sobre las propuestas de concesión de préstamos y prepara las decisiones del Consejo de Administración.[3633] Los dictámenes del Comité de Dirección sobre la concesión de un préstamo sólo se entregan al Consejo de Administración después de que los expertos técnicos del BEI hayan evaluado el proyecto propuesto.[3634]

7.908 Según entendemos, la finalidad de la evaluación del proyecto por el BEI es analizar el grado en que un proyecto propuesto es sólido económica, financiera y técnicamente y en que el potencial prestatario tiene capacidad para atender el servicio del posible préstamo.[3635] Las Comunidades Europeas aducen que esa evaluación refleja la obligación que imponen sus Estatutos al BEI de utilizar los fondos de la manera más racional posible.[3636] El BEI lleva a cabo la evaluación de cada una de las solicitudes de préstamo utilizando una serie "uniforme" de "criterios", que según explica el Banco son "adaptados en función de las características de cada proyecto".[3637] Además de comprobar la admisibilidad de un proyecto desde el punto de vista de su contribución a uno o varios de los objetivos del BEI, la evaluación implica el análisis de los motivos comerciales y la viabilidad económica de un proyecto propuesto, su solidez técnica, su impacto ambiental y los riesgos financieros y crediticios que entraña el préstamo.[3638] La serie completa de criterios de evaluación que aplica el BEI se describen de la siguiente forma en el *Documento sobre el ciclo de proyecto*:

> "5.1 Motivos de la financiación del Banco: admisibilidad, valor añadido de la operación:
>
> Se verifica la contribución del proyecto a los objetivos de la Unión Europea apoyados por el BEI.{} El análisis pone también de manifiesto la forma en que la intervención del Banco incorpora 'valor añadido' al proyecto, que puede hacerse patente en las condiciones financieras ofrecidas, en la función activa 'catalítica' del Banco, en la estructuración del plan financiero o en la mejora de las especificaciones técnicas del proyecto.
>
> 5.2 Mercado y sector:
>
> El análisis se basa en la información recopilada en el curso de la evaluación del proyecto y en los **estudios sectoriales** que lleva a cabo regularmente la Dirección de Proyectos. En él se examina el sector de que se trata, se establecen las peores y mejores hipótesis basadas en proyecciones razonables y se evalúan las condiciones

[3632] Estatutos del BEI, párrafo 4 del artículo 21, CE - Prueba documental 158.
[3633] Estatutos del BEI, párrafos 3 y 4 del artículo 13, CE - Prueba documental 158.
[3634] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1028. Las Comunidades Europeas afirman que entre los expertos figuran habitualmente economistas, ingenieros, abogados y analistas financieros.
[3635] *Documento sobre el ciclo de proyecto*, Estados Unidos - Prueba documental 166, páginas 4-7. Entendemos que el BEI realiza su propia evaluación de los proyectos que tratan de obtener financiación en forma de "préstamos individuales". En cambio, de los datos que se nos han presentado no se desprende claramente si se aplica el mismo proceso de evaluación a los proyectos individuales que tratan de obtener financiación de los intermediarios que reciben los préstamos "globales" del BEI y los transfieren a su vez al prestatario final.
[3636] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1026.
[3637] *Documento sobre el ciclo de proyecto*, Estados Unidos - Prueba documental 166, página 4.
[3638] *Documento sobre el ciclo de proyecto*, Estados Unidos - Prueba documental 166, páginas 5 y 6. La aplicación de la serie "uniforme" de "criterios" supone también el examen del "costo total de la inversión" del proyecto, su "realización" y su "explotación", así como de los "precios, tarifas y rentabilidad financiera del proyecto".

ICC suprimida donde se indica [***]

del promotor en relación con el proyecto y la capacidad del proyecto para satisfacer la demanda existente.

5.3 Descripción técnica, capacidad:

El análisis del Banco evalúa la solidez técnica del proyecto y la capacidad del promotor para poner en práctica las soluciones técnicas adoptadas. Se examinan también los riesgos técnicos y las medidas adoptadas para atenuarlos.

5.4 Costo de la inversión:

El BEI examina el costo total de la inversión, los principales costos del proyecto en comparación con los de programas similares financiados por el Banco, los márgenes para los imprevistos y la inflación de los precios y el impacto de los impuestos sobre el proyecto y el promotor.

5.5 Realización:

El análisis del Banco abarca los siguientes aspectos:

- Técnico: establecimiento de una 'descripción técnica' del proyecto que **se adjuntará al contrato** y servirá de base para el futuro seguimiento.

- Contratación: cumplimiento de los procedimientos en vigor; porcentaje del costo del proyecto sometido a licitación internacional; aceptabilidad para el Banco de los procedimientos previstos.

5.6 Explotación:

Gestión; medidas adoptadas para hacer frente a riesgos especiales; evaluación de los costos de explotación; empleo.

5.7 Impacto ambiental:

Situación medioambiental con y sin el proyecto; en su caso, análisis de los estudios de soluciones alternativas; impacto del proyecto sobre el entorno natural y humano; definición de las medidas adoptadas para prevenir, reducir o mitigar los posibles efectos negativos; compatibilidad con la legislación ambiental en vigor o en proyecto; existencia de un plan de gestión ambiental y capacidad del promotor para aplicarlo y gestionarlo; examen de los aspectos ambientales a lo largo de la duración del proyecto; compatibilidad del proyecto con los objetivos de desarrollo sostenible -incluida la prevención del cambio climático- suscritos por la Unión Europea.

Para llevar a cabo la parte de su evaluación relacionada con el medio ambiente, el Banco utiliza diversos estudios (evaluaciones del impacto ambiental, estudios del impacto social, evaluaciones estratégicas del medio ambiente, etc.) llevados a cabo por el promotor o por consultores independientes en su nombre. El Banco examina las medidas de atenuación propuestas, y se reserva el derecho de pedir que consultores externos competentes realicen nuevos estudios. **En todo caso, el BEI vela por el cumplimiento de una condicionalidad adecuada en relación con el proyecto**.

ICC suprimida donde se indica [***]

5.8 Precios, tarifas y rentabilidad financiera del proyecto:

- Cálculo del flujo de caja previsto en términos reales.

- En su caso, las previsiones y análisis de determinadas ratios pueden servir de base para la formulación de políticas adecuadas en materia de tarifas.

- Análisis de sensibilidad y/o del riesgo.

5.9 Beneficios económicos:

Justificación económica del proyecto; apreciación económica del valor añadido del proyecto y de la contribución del Banco; cálculo de la tasa económica de rendimiento del proyecto; estimación de los costos/beneficios externos, como la protección del medio ambiente, el desarrollo regional, etc.; análisis de sensibilidad.

5.10 Análisis financiero y del riesgo crediticio:

La Dirección General de Operaciones de Préstamo lleva a cabo un **análisis financiero detallado del prestatario**, así como del **garante**, si la operación está respaldada por una garantía comercial. Naturalmente, este proceso puede simplificarse cuando se trata de prestatarios regulares del BEI.

Cuando se trata de prestatarios públicos que promueven proyectos de infraestructura (regiones o municipios, por ejemplo) se realiza un análisis financiero de distinta naturaleza, basado en documentos de carácter presupuestario.

El Departamento de Riesgos de Crédito examina objetivamente la **viabilidad financiera del prestatario y del garante**, con los que no mantiene ninguna relación comercial."[3639]

7.909 Según los Estados Unidos, el reconocimiento por el BEI de que sus criterios de evaluación están "adaptados en función de las características de cada proyecto" confirma que los préstamos que concede se evalúan conforme a criterios que son específicos para cada proyecto propuesto. Las Comunidades Europeas sostienen, por el contrario, que hay que entender que la declaración del BEI significa que el Banco adapta sus criterios generales de evaluación "para tener en cuenta las características específicas del proyecto (los 'datos de entrada')".[3640] A nuestro juicio, si se considera en su contexto, la explicación que da el BEI de la forma en que aplica los criterios "uniformes" de evaluación no parece constituir un reconocimiento de que lleva a cabo esas evaluaciones basándose en criterios específicos para cada uno de los proyectos para los que se solicita un préstamo. El *Documento sobre el ciclo de proyecto* indica que el BEI examina los proyectos propuestos con arreglo a la misma serie de criterios generales de evaluación, que "están todos tratados en el informe presentado al Consejo de Administración para la decisión de financiación".[3641] No obstante, dada la enorme variedad de proyectos financiados por el BEI, es absolutamente lógico que la aplicación de esos criterios generales implique el planteamiento de cuestiones y la formulación de respuestas ligeramente diferentes en función de la propuesta de proyecto concreta que se examine. Consideramos que el BEI, al afirmar que los criterios uniformes de evaluación están "adaptados en

[3639] *Documento sobre el ciclo de proyecto*, Estados Unidos - Prueba documental 166, páginas 4 y 5. (no se reproduce la nota de pie de página) (las negritas figuran en el original)
[3640] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1027 y nota 832.
[3641] *Documento sobre el ciclo de proyecto*, Estados Unidos - Prueba documental 166, página 4.

ICC suprimida donde se indica [***]

función de las características de cada proyecto" se refiere a este proceso de aplicación de los criterios generales de evaluación, en el que se tienen en cuenta las características específicas del proyecto que se examina.

7.910 Por ejemplo, el primer criterio "uniforme" de evaluación del BEI se enuncia como "Motivos de la financiación del Banco: admisibilidad, valor añadido de la operación". Como hemos indicado ya, el punto de partida de la evaluación de un proyecto por el BEI es el análisis de su admisibilidad desde el punto de vista de su contribución a los principales objetivos operativos del Banco. Es evidente que un proyecto de alcance ambiental será evaluado en función de cómo responda a los objetivos ambientales del BEI. Otros objetivos del BEI pueden no ser pertinentes. Asimismo, al examinar las características ambientales del proyecto propuesto, la evaluación puede implicar un análisis desde el punto de vista de uno o varios de los subobjetivos ambientales o "Categorías de inversión/Indicadores" medioambientales enunciados en las *Directrices de admisibilidad*.[3642] A nuestro juicio, el hecho de que parte de la evaluación de ese proyecto concreto por el BEI implique una evaluación del grado en que refleja una o varias de sus prioridades ambientales, sin examinar también la medida en que responde a otros objetivos y prioridades, no significa que el BEI aplique criterios de evaluación específicos para el proyecto que se examina, limitando de ese modo las entidades con derecho a recibir un préstamo del mismo tipo.

7.911 Puede llegarse a una conclusión análoga con respecto a los demás criterios "uniformes" de evaluación aplicados por el BEI. Al tratarse de criterios de carácter general, cabe que no se apliquen necesariamente de la misma forma o que no sean igualmente pertinentes a todos los proyectos propuestos. Ello no quiere decir que el BEI aplique diferentes criterios y normas de evaluación al decidir si financia o no diversos proyectos, sino que, cuando el BEI aplica sus criterios generales de evaluación, lo hace teniendo en cuenta las características específicas del proyecto propuesto.

7.912 Para que el préstamo sea concedido, una solicitud que obtenga un dictamen favorable del Comité de Dirección debe ser aprobada por el Consejo de Administración por mayoría cualificada. Al examinar una petición de financiación, el Consejo de Administración debe tener en cuenta también el dictamen de la Comisión o del Estado miembro de las Comunidades Europeas en cuyo territorio va a ejecutarse el proyecto. Si ese Estado miembro de las Comunidades Europeas se opone, el Consejo de Administración no puede conceder el préstamo.[3643] De forma análoga, en caso de que tanto el dictamen del Comité de Dirección como el de la Comisión sean desfavorables, el Consejo de Administración no podrá conceder el préstamo.[3644] En cambio, en caso de dictamen desfavorable del Comité de Dirección o de la Comisión, el Consejo de Administración puede, no obstante, conceder el préstamo, aunque sólo por unanimidad.[3645] En consecuencia, con arreglo a su procedimiento formal de adopción de decisiones, cabe la posibilidad de que el BEI decida no conceder préstamos para proyectos que cumplen todos los requisitos de admisibilidad y satisfacen todos los criterios de evaluación. Señalamos, no obstante, que las Comunidades Europeas afirman que, entre 1988 y 2006, el Consejo de Administración sólo optó por no conceder dos de los más de 5.000 préstamos presentados para su aprobación por el Comité de Dirección.[3646] Los Estados Unidos no han puesto en tela de juicio la afirmación de las Comunidades Europeas.

7.913 Por último, una vez que el préstamo ha sido aprobado por el Consejo de Administración, el BEI procede a la preparación del contrato de financiación.[3647] Según entendemos, en este proceso

[3642] Esas "Categorías/Indicadores" se exponen brevemente en el párrafo 7.906 *supra*.
[3643] Estatutos, párrafo 6 del artículo 20.
[3644] Estatutos, párrafo 7 del artículo 21.
[3645] Estatutos, párrafos 5 y 6 del artículo 21.
[3646] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1028.
[3647] *Documento sobre el ciclo de proyecto*, Estados Unidos - Prueba documental 166, página 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

se utiliza como base del acuerdo de préstamo un modelo de contrato típico, que se adapta posteriormente en función de las características de cada préstamo. Las Comunidades Europeas señalan que el modelo aplicado por el BEI ha cambiado en el curso de los años "esencialmente para reflejar la evolución 'técnica' de la legislación o de la práctica crediticia del BEI".[3648] Las Comunidades Europeas han presentado copias de dos de esos modelos, preparados por el BEI en 1994 y 2001.[3649] Entendemos que las Comunidades Europeas consideran que ambos modelos son representativos de las disposiciones contractuales en las que se basó el BEI en el momento de la concesión a Airbus de los préstamos "individuales" que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos. No obstante, las pruebas que se nos han presentado no nos aclaran si esos modelos son también representativos de las disposiciones contractuales de los préstamos "globales" del BEI.[3650]

7.914 Cada uno de los modelos de contrato se compone de una introducción, en la que se identifica a las partes, un preámbulo y 12 artículos, con más de 20 páginas y 40 cláusulas[3651], en los que se abordan diversos aspectos de procedimiento y sustantivos de los préstamos del BEI.[3652] El modelo de 2001 incluye además dos anexos.[3653] En su mayoría, las disposiciones de los modelos son detalladas, precisas y vinculantes. No obstante, como señalan los Estados Unidos, hay algunas disposiciones en las que las cantidades, las fechas o los valores exactos no se especifican. Es el caso de las cláusulas que se ocupan, por ejemplo, de **[*******]**. Además, la inclusión de una disposición que figura en el modelo de 2001 relativa al reembolso anticipado obligatorio dependerá del proyecto concreto que se financie.[3654]

7.915 En los casos en que en los modelos de contrato hay determinadas disposiciones o partes de disposiciones que no se especifican, esas disposiciones o partes de disposiciones se completan en función de las opciones elegidas por el prestatario y de las características del proyecto financiado y de la operación de préstamo. Por ejemplo, tanto el modelo de 1994 como el de 2001 indican que los prestatarios pueden optar por un régimen de tipos de interés fijos, variables o flotantes.[3655] Hay fórmulas específicas para calcular los tipos de interés correspondientes a cada régimen. Con independencia de la elección del prestatario, se aplica el mismo principio en cada una de ellas. El tipo de interés, fijo, variable o revisable, será el mismo que ofrezca el BEI en la fecha de la notificación del desembolso para préstamos concertados con el mismo régimen de tipos de interés, en la misma moneda y en las mismas condiciones de reembolso, incluida la amortización y el vencimiento, que el préstamo de que se trate. Aunque este principio se expresa con formulaciones

[3648] CE, respuesta a la pregunta 85 del Grupo Especial.
[3649] CE - Pruebas documentales 609 (ICC) y 711 (ICC).
[3650] Señalamos que las Comunidades Europeas no han facilitado copias de contratos de préstamos concedidos por intermediarios del BEI en el caso de transferencia de préstamos "globales" a proyectos admisibles, ni han sostenido que los intermediarios del BEI utilicen en sus préstamos como base los mismos modelos de contrato utilizados por el BEI al conceder préstamos "individuales".
[3651] Hay 43 cláusulas en los 12 artículos que contiene el modelo de 1994, que tiene una extensión de 24 páginas, y 45 en el modelo de 2001, con una extensión de 26 páginas.
[3652] Los títulos de los artículos utilizados en cada uno de los modelos son esencialmente los mismos: Artículo 1 - "Disposiciones relativas al desembolso de los fondos"; Artículo 2 - "Préstamo"; Artículo 3 - "Intereses"; Artículo 4 - "Reembolso"; Artículo 5 - "Pagos"; Artículo 6 - "Compromisos específicos"; Artículo 7 - "Garantías"; Artículo 8 - "Informaciones y visitas"; Artículo 9 - "Cargas y gastos"; Artículo 10 - "Exigibilidad anticipada del préstamo"; Artículo 11 - "Régimen jurídico del contrato"; y Artículo 12 - "Cláusulas finales".
[3653] Se trata de los anexos "A" ("Descripción técnica"), que contiene una descripción técnica del proyecto (que está en blanco); y "B" ("Definición del EURIBOR y del LIBOR"), con una definición de estos dos tipos de la oferta bancaria.
[3654] CE - Prueba documental 609 (ICC), artículo 4.03.
[3655] CE - Pruebas documentales 609 (ICC), artículo 3.01 y 711 (ICC), artículo 3.01 ("Tipo fijo", "Tipo variable" y "Tipo revisable").

ICC suprimida donde se indica [***]

ligeramente distintas en las disposiciones que regulan los tres regímenes de tipos de interés[3656], su aplicación parece garantizar el mismo trato a los prestatarios que obtienen del BEI préstamos comparables en el mismo momento y con el mismo régimen de tipos de interés. Dicho de otra forma, la financiación del BEI está disponible en las mismas condiciones relativas al tipo de interés para todos los prestatarios que tratan de conseguir financiación en un mismo momento para proyectos comparables. En consecuencia, la posibilidad de que se apliquen a proyectos comparables financiados por el BEI tipos de interés distintos puede deberse a diferencias de la situación en los mercados financieros pertinentes a los que recurra el BEI para financiar su préstamo.

7.916 Se da también a elegir a los prestatarios entre distintas monedas. El modelo de 1994 ofrecía la posibilidad de que el préstamo fuera en francos franceses, dólares de los Estados Unidos o marcos alemanes, en función del régimen de tipos de interés elegido.[3657] Las monedas entre las que se podía optar conforme al modelo de contrato de 2001 eran el euro u otra moneda disponible para el BEI y negociada en uno de los principales mercados financieros.[3658]

7.917 En los modelos se dan orientaciones acerca de la forma de establecer un plan de amortización.[3659] Por último, en ellos no se especifican la cuantía del préstamo ni las condiciones suspensivas.[3660] Con respecto a la primera, señalamos que la cuantía de los préstamos del BEI no está

[3656] Esas formulaciones son: "con respecto al TRAMO a TIPO DE INTERÉS FIJO, los intereses a tipo fijo calculados al tipo anual aplicable, respecto de cada moneda, en el momento de cada una de las NOTIFICACIONES … a las operaciones del BANCO que tengan, en lo que respecta a las monedas de los desembolsos, al régimen de amortización y a la duración, las mismas características que el desembolso de que se trate"; "con respecto al TRAMO a TIPO DE INTERÉS VARIABLE, … el tipo variable, determinado por EL BANCO para cada uno de los períodos de referencia de conformidad con los procedimientos establecidos por su Consejo de Administración en relación con los préstamos a tipo variable financiados con cargo a los recursos de referencia, aplicable a las operaciones del BANCO que tengan, en lo que respecta a la moneda de los desembolsos, al régimen de amortización y a la duración, las mismas características que el desembolso de que se trate"; "con respecto al TRAMO a TIPO DE INTERÉS REVISABLE: … {el} tipo anual aplicable para la moneda del desembolso, en el momento de cada una de las NOTIFICACIONES …, a las operaciones del BANCO realizadas en la misma moneda en la que se hace el desembolso de que se trata, con una duración idéntica al período comprendido entre la fecha de cada desembolso". CE - Prueba documental 711 (ICC), artículo 3.01. Una formulación muy similar se encuentra también en CE - Prueba documental 609 (ICC).

[3657] CE - Prueba documental 711 (ICC), artículo 1.03.

[3658] CE - Prueba documental 609 (ICC), artículo 1.03.

[3659] El modelo de 1994 especifica que debe establecerse un plan de amortización sobre la base de reembolsos anuales constantes de capital e intereses (en un régimen de tipos de interés fijos) o de reembolsos anuales del capital por tramos iguales (en un régimen de tipos de interés variables). CE - Prueba documental 711 (ICC), artículo 4.01A. El modelo de 2001 pone de manifiesto un enfoque similar: amortización basada en reembolsos anuales o semestrales del capital en tramos iguales conforme a regímenes de tipos de interés fijos, variables o flotantes. CE - Prueba documental 609 (ICC), artículo 4.01A. De conformidad con el artículo 2.04 de los textos de ambos modelos, el plan de amortización es establecido por el BEI y se facilita al prestatario después de la realización de cada uno de los desembolsos en el marco del contrato.

[3660] En el modelo de 1994 se preveían dos posibilidades de reembolso en el marco de los regímenes de tipos de interés fijos y variables: i) reembolso en un solo pago una vez transcurridos 4 años como mínimo y 10 como máximo; o ii) reembolsos anuales, el primero de ellos después de 5 años y el último después de 15. Prueba documental 711 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas, artículo 4.01. El modelo de 2001 prevé la posibilidad de que el reembolso se efectúe mediante un pago único o en tramos anuales o semestrales, independientemente del régimen de tipos de interés. CE - Prueba documental 609 (ICC), artículo 4.01. En ninguno de los modelos se establece el plazo de vencimiento exacto del préstamo. Las Comunidades Europeas afirman que el BEI fija el plazo de vencimiento de los préstamos aplicando "el principio general de que el plazo máximo de vencimiento del préstamo depende de la vida económica de los activos que se financian". CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial. No obstante, las Comunidades Europeas no han aportado pruebas que respalden esa afirmación, y los términos de los modelos no confirman que el BEI actúe realmente de esa forma.

ICC suprimida donde se indica [***]

sujeta a restricciones presupuestarias específicas o a asignaciones para distintos préstamos u objetivos de política general. No obstante, de conformidad con sus Estatutos, el Banco debe asegurarse de que el importe total de los préstamos y garantías pendientes no exceda en ningún momento del 250 por ciento del capital suscrito, y de que haya reservas suficientes para cubrir el 10 por ciento de este último.[3661] Además, el BEI sigue la política de facilitar solamente parte de la financiación de un proyecto.[3662] Dentro de estas limitaciones, parece que la cuantía de los fondos prestados por el BEI dependerá de las características específicas del proyecto. De forma análoga, las condiciones suspensivas de cualquier acuerdo concreto de préstamo dependerán de las características de la operación de préstamo y del proyecto financiado.[3663]

> La cuestión de si los préstamos a Airbus son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 porque supuestamente se negociaron individualmente y se concedieron con carácter discrecional en términos y condiciones no predeterminados

7.918 Para analizar la alegación de los Estados Unidos comenzamos por examinar el texto del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, que dice, en su parte pertinente, lo siguiente:

> "2.1 Para determinar si una subvención, tal como se define en el párrafo 1 del artículo 1, es específica para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción (denominadas en el presente Acuerdo 'determinadas empresas') dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, se aplicarán los principios siguientes:
>
> > a) Cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas, tal subvención se considerará específica."

7.919 El principio de especificidad enunciado en el párrafo 1 a) del artículo 2 tiene en cuenta fundamentalmente si la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúa, limita explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas. Del sentido corriente de la palabra "*explicit*" ("explícito") se desprende que sólo una limitación que "*{d}istinctly express{es} all that is meant; leaving nothing merely implied or suggested*" ("exprese de forma definida todo lo que se pretende; que no deje nada simplemente implícito o sugerido"), una limitación "*unambiguous*" ("inequívoca") y "*clear*" ("clara") del acceso a una subvención a determinadas empresas hará esa subvención específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2.[3664] En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* el Grupo Especial observó que el concepto de especificidad del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC tiene relación con el hecho de que una subvención esté o no

[3661] Estatutos del BEI, párrafo 5 del artículo 18 y párrafo 1 del artículo 24, CE - Prueba documental 158.

[3662] Estatutos del BEI, párrafo 2 del artículo 18 ("La concesión de préstamos estará subordinada, en la medida de lo posible, a la utilización de otros medios de financiación"), CE - Prueba documental 158.

[3663] Una condición suspensiva es una disposición en virtud de la cual se exige a una parte de un contrato cumplir una determinada obligación (una condición) para que la otra esté obligada a cumplir su propia obligación contractual. El modelo de 2001 deja en blanco las condiciones suspensivas. (CE - Prueba documental 609 (ICC), artículo 1.04. En el modelo de 1994 se establecen dos condiciones suspensivas: i) que se hayan proporcionado al BEI documentos que acrediten el establecimiento de cualquier garantía de préstamo exigida en relación con un préstamo en el momento de la primera solicitud de desembolso de la financiación convenida; y ii) que no se haya producido ninguna de las situaciones (definidas en el artículo 10 del contrato) que obligarían al prestatario a proceder a un reembolso anticipado. (CE - Prueba documental 711 (ICC), artículo 1.04.

[3664] *New Shorter Oxford English Dictionary*, volumen 1, 1993, página 888.

ICC suprimida donde se indica [***]

"ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente para no redundar en beneficio de un grupo limitado particular de productores de determinados productos".[3665] Aunque coincidimos en términos generales con esta declaración (especialmente en el contexto de los hechos que concurrían en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*), añadiríamos que el núcleo del concepto de especificidad no es sólo la limitación a un "grupo de productores de determinados productos". A nuestro juicio, el concepto de especificidad se extiende a la determinación de si una subvención está o no ampliamente disponible en toda la economía para no redundar en beneficio de "determinadas empresas" en el sentido en el que se define esta expresión en el párrafo 1 del artículo 2, es decir de una empresa o rama de producción o de un grupo de empresas o ramas de producción determinados. En consecuencia, para constatar la existencia de especificidad de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 es preciso que se establezca que existe una limitación que restringe de modo expreso e inequívoco la disponibilidad de una subvención a "determinadas empresas" y da lugar por ello a que la subvención no esté "ampliamente disponible en toda la economía".

7.920 El primer y principal argumento expuesto por los Estados Unidos en apoyo de su alegación de que los préstamos del BEI a Airbus son específicos, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, se basa en la idea de que el BEI limita explícitamente el acceso a sus préstamos al negociarlos individualmente y concederlos de forma discrecional en términos y condiciones no predeterminados, sino "adaptados en función de las características de cada proyecto". En síntesis, entendemos que los Estados Unidos aducen que los préstamos del BEI (incluidos los préstamos a Airbus) son todos ellos transacciones puntuales, operaciones diferenciadas de préstamo y, en esa medida, están limitadas explícitamente a la contraparte de la operación.

7.921 Los Estados Unidos consideran que las constataciones del Grupo Especial en el asunto *Japón - DRAM* respaldan su alegación.[3666] En esa diferencia estaban en litigio varias determinaciones formuladas por la autoridad investigadora japonesa en el marco de una investigación en materia de derechos compensatorios en relación con determinadas reestructuraciones de Hynix, un fabricante coreano de semiconductores, en virtud de la Ley de promoción de la reestructuración empresarial. Los Estados Unidos señalan que Corea adujo que las subvenciones proporcionadas mediante las reestructuraciones no eran específicas porque "las mismas normas básicas que rigieron las reestructuraciones de Hynix -según figuraron en el Acuerdo de Renegociación y posteriormente en la Ley de promoción de la reestructuración empresarial {'CRPA'}- fueron idénticas a las que rigieron la reestructuración de otras empresas de Corea".[3667] Sin embargo, el Grupo Especial rechazó la manifestación de Corea, y confirmó la constatación formulada por la autoridad investigadora japonesa, de que "la CRPA no hacía más que establecer el marco procesal en que se desarrollaron las reestructuraciones de octubre de 2001 y diciembre de 2002, sin determinar realmente los términos de esas reestructuraciones".[3668] Los Estados Unidos recuerdan que, después de formular esta constatación, el Grupo Especial expuso sus propias opiniones acerca de las circunstancias en las que consideraba que una subvención otorgada a una empresa individual en el marco de un programa de subvenciones de disponibilidad general no sería específica, aclarando que para evitar una constatación de especificidad era necesario que esa subvención se otorgara "en condiciones predeterminadas (no ajustadas, por lo tanto, al caso de la empresa receptora)".[3669]

7.922 Los Estados Unidos afirman que, al igual que las reestructuraciones en litigio en el asunto *Japón - DRAM*, las subvenciones en forma de préstamo otorgadas a Airbus se concedieron con

[3665] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1142.
[3666] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.
[3667] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.364.
[3668] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.372.
[3669] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.374.

ICC suprimida donde se indica [***]

arreglo a un "marco procesal" establecido en documentos como los Estatutos del BEI y las *Directrices de admisibilidad*. Según los Estados Unidos, ese "marco procesal" no establece "condiciones predeterminadas", sino que identifica los trámites que el BEI sigue en el ejercicio de su facultad discrecional de conceder préstamos. Los Estados Unidos sostienen, en consecuencia, que las subvenciones en forma de préstamos del BEI a Airbus no se otorgaron "en condiciones predeterminadas (no ajustadas, por lo tanto, al caso de la empresa receptora)", sino que fueron "adaptadas en función de las características de cada proyecto".[3670] Por consiguiente, al igual que las medidas de reestructuración en litigio en el asunto *Japón - DRAM*, los préstamos a Airbus son específicos.

7.923 Después de haber examinado y analizado cuidadosamente los argumentos expuestos y las pruebas presentadas por las partes, consideramos que no sería inexacto sostener que las operaciones de préstamo del BEI forman parte de un programa discrecional de financiación, que implica la concesión de préstamos a entidades de todas las nacionalidades para actividades que contribuyen al desarrollo equilibrado de una amplia gama de sectores económicos en toda la UE, en términos y condiciones que no están todos ellos predeterminados. No obstante, hay varias razones por las que consideramos que la conclusión a que llegó el Grupo Especial en el asunto *Japón - DRAM* no está justificada en el presente caso.

7.924 En primer lugar, al expresar su opinión sobre las circunstancias cuya concurrencia es necesario establecer para evitar la determinación de que una subvención concedida a una empresa individual en el marco de un programa de subvenciones de disponibilidad general es específica, el Grupo Especial que examinó el asunto *Japón - DRAM* no se pronunció sobre la interpretación correcta del principio de especificidad del párrafo 1 a) del artículo 2. Si se tienen en cuenta todos los elementos de su contexto, resulta evidente que la declaración del Grupo Especial se refiere a la forma en que consideraba que debía entenderse el concepto de especificidad en el marco del párrafo 1 del artículo 2 en su conjunto:

> "En términos generales, si una autoridad investigadora hubiera de tratar una transacción determinada y ésta resultara de un programa de ayuda al que todos pudieran acogerse y cuyo funcionamiento normal diera lugar generalmente a contribuciones financieras en condiciones predeterminadas (no ajustadas, por lo tanto, al caso de la empresa receptora), a nuestro juicio esa transacción no se convertiría en 'específica' en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 simplemente porque se hubiera otorgado a una empresa determinada. En cambio, una transacción es 'específica' si resulta de un programa marco cuyo funcionamiento normal: 1) no da lugar en general a contribuciones financieras; y 2) no predetermina las condiciones de otorgamiento de cualquier contribución financiera resultante, sino que exige: a) decisiones razonadas acerca de si se suministra o no la contribución financiera (a cada solicitante); y b) decisiones razonadas sobre la forma en que la contribución financiera se ha de ajustar a las necesidades de la empresa beneficiaria."[3671]

7.925 Respalda nuestra caracterización de la declaración del Grupo Especial el hecho de que la reclamación de Corea contra la constatación de especificidad de la autoridad investigadora japonesa se formulara al amparo del artículo 2, sin especificar el párrafo o párrafos o el apartado o apartados en que se basaba su alegación.[3672] Además, señalamos que en el fondo de la opinión expuesta por el

[3670] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.
[3671] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.374. (sin subrayar en el original)
[3672] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.363. El Grupo Especial señaló en el mismo párrafo que el Japón identificó como fundamento jurídico de la decisión sobre la especificidad de la autoridad investigadora japonesa el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. No obstante, en ningún

ICC suprimida donde se indica [***]

Grupo Especial subyace la idea de que el hecho determinante para constatar que una subvención otorgada a una empresa en el marco de un programa de subvenciones de disponibilidad general es específica es la existencia de la facultad discrecional (es decir, de adoptar a ese respecto una decisión razonada) de otorgar la contribución financiera y establecer sus términos y condiciones. Si fuera ése el criterio correcto para constatar que una subvención es específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, todas las subvenciones otorgadas en el ejercicio de esa facultad discrecional a determinadas empresas serían *explícitamente* específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 con independencia de cómo se ejercitara realmente esa discrecionalidad. No obstante, del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC se desprende claramente que la forma en que ejercite la autoridad otorgante sus facultades discrecionales para otorgar subvenciones es un aspecto pertinente a la determinación de si una subvención es o no específica *de facto*. El texto del párrafo 1 c) del artículo 2 es el siguiente:

> "c) Si hay razones para creer que la subvención puede en realidad ser específica aun cuando de la aplicación de los principios enunciados en los apartados a) y b) resulte una apariencia de no especificidad, podrán considerarse otros factores. Esos factores son los siguientes: la utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas, la utilización predominante por determinadas empresas, la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas, y la forma en que la autoridad otorgante haya ejercido facultades discrecionales en la decisión de conceder una subvención.[3] Al aplicar este apartado, se tendrá en cuenta el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, así como el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones.
>
> [3] A este respecto, se tendrá en cuenta, en particular, la información sobre la frecuencia con que se denieguen o aprueben solicitudes de subvención y los motivos en los que se funden esas decisiones."[3673]

7.926 Dado que en caso de que haya una apariencia de no especificidad en los términos del párrafo 1 a) del artículo 2 resulta pertinente investigar si una subvención es específica *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, la existencia de discrecionalidad en la concesión de una subvención y el establecimiento de sus términos y condiciones no puede ser un factor determinante para establecer si la subvención es o no específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En consecuencia, no podemos admitir que el principio enunciado por el Grupo Especial en el asunto *Japón - DRAM* proporcione el respaldo que los Estados Unidos afirman que proporciona a su alegación en relación con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.927 En segundo lugar, las circunstancias de hecho que concurrían en el asunto al que se refiere la decisión del Grupo Especial en el asunto *Japón - DRAM* son, en varios aspectos importantes, distintas de las que concurren en la presente diferencia. Las medidas de reestructuración en litigio en ese asunto ("nuevos préstamos", "conversión de deuda en capital" y "prórroga de los vencimientos y reducciones de los tipos de interés"[3674]) no se derivaban del funcionamiento normal del programa marco (la CRPA) que Corea había aducido que constituía el fundamento jurídico de la intervención. El Grupo Especial señaló que, con arreglo al artículo 1 de la CRPA, su propósito era simplemente "facilitar las reestructuraciones comunes de empresas conforme a las funciones del mercado mediante: 1) el fomento de la transparencia en la contabilidad de las empresas y la fijación de sistemas para la

momento el Grupo Especial declaró que la constatación en la que confirmaba la de la autoridad investigadora japonesa se limitara a ese párrafo.

[3673] Sin subrayar en el original.

[3674] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.55.

ICC suprimida donde se indica [***]

gestión eficiente de los riesgos crediticios de las instituciones financieras; y a la vez 2) la organización de las cuestiones necesarias para facilitar la reestructuración de las empresas con rapidez y sin trabas".[3675] Se trataba de un instrumento que se refería a "aspectos procesales, como el fomento de la transparencia y la facilitación", cuyo funcionamiento normal no daba lugar específicamente, en general, a contribuciones financieras.[3676] En cambio, la aportación de contribuciones financieras (en forma de préstamos o garantías de préstamo) es la razón de ser del BEI.

7.928 El Grupo Especial que examinó el asunto *Japón - DRAM* constató también que las pruebas obrantes en el expediente de la autoridad investigadora japonesa indicaban que las condiciones sustantivas de las reestructuraciones en litigio en ese asunto eran prerrogativa de los distintos consejos de instituciones financieras acreedoras establecidos para cada una de las empresas objeto de reestructuración. Además, el Grupo Especial señaló que Corea no había mencionado ninguna prueba obrante en el expediente que indicase que las condiciones de las reestructuraciones estuvieran determinadas por las disposiciones de la CRPA *per se*, e indicó que, en lugar de ello, Corea había hecho hincapié en realidad en que los procesos de reestructuración correspondían específicamente a cada empresa.[3677] Por el contrario, en el presente caso, las circunstancias son muy diferentes. Los préstamos del BEI están disponibles para prácticamente todos los proyectos que contribuyan a uno o varios de los objetivos generales de política del Banco. Sus operaciones de préstamo están orientadas por un marco operativo de aplicación general, que establece claras disciplinas de procedimiento, y asimismo, en muchos aspectos importantes, disciplinas sustantivas en relación con los términos y condiciones de los préstamos que concede. Todos los proyectos propuestos son examinados esencialmente por el mismo órgano y con arreglo a los mismos criterios generales de evaluación, y las instancias que deciden conceder o no la financiación solicitada son las mismas. En consecuencia, a diferencia de lo que ocurría en el caso de la medida en litigio en el asunto *Japón - DRAM*, no hay ninguna autoridad especial encargada de la adopción de decisiones establecida para cada uno de los préstamos concedidos por el BEI.

7.929 Además, los términos y condiciones contractuales, incluidos muchos de los relativos a los derechos y obligaciones sustantivos, están en gran medida prescritos *ex ante* en los modelos de contrato típico del BEI. Aunque las fechas y valores se dejen en blanco en los modelos de contrato, en algunos casos se describen los métodos para obtener la cifra o cifras pertinentes o se dan otras orientaciones generales para completar las cláusulas de que se trata. Por ejemplo, las condiciones en materia de tipo de interés se determinan mediante la aplicación de las mismas fórmulas relativas al tipo de interés para cada régimen de tipos de interés, con independencia del solicitante.[3678] Se ofrecen las mismas opciones en lo que respecta a la moneda del préstamo, y se facilita orientación general sobre las condiciones de reembolso.[3679] Aunque están sujetos a un cierto grado de discrecionalidad, los préstamos del BEI constituyen, a nuestro juicio, contribuciones financieras de un tipo claramente distinto al de las medidas de reestructuración puntuales y concebidas de forma específica en litigio en el asunto *Japón - DRAM*.

7.930 Por último, a diferencia de lo que ocurría en el asunto *Japón - DRAM*, en el que el Grupo Especial constató que la determinación de la autoridad investigadora japonesa se basó en parte en una conclusión fáctica intermedia de que el Gobierno de Corea tenía el propósito de salvar de la insolvencia a una empresa determinada, Hynix[3680], no se nos han presentado pruebas que indiquen que

[3675] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.372.
[3676] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.372.
[3677] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.372 y nota 564.
[3678] *Véase* el párrafo 7.914 *supra*.
[3679] *Véase* el párrafo 7.935 *supra*.
[3680] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.373.

ICC suprimida donde se indica [***]

los préstamos en litigio se concedieran con el propósito de proporcionar ese tipo de asistencia exclusivamente a Airbus.

7.931 Recordamos que el principio de especificidad del párrafo 1 a) del artículo 2 tiene especialmente en cuenta si la autoridad otorgante "limit{a} explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas". Como hemos señalado ya, del sentido corriente de la palabra "explícitamente" se infiere que sólo una limitación que "exprese de forma definida lo que se pretende decir; que no deje nada simplemente implícito o sugerido", una limitación "inequívoca" y "clara"[3681] del acceso a una subvención hará que esa subvención sea específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2. Hemos constatado antes que la ejecución normal del programa de préstamos del BEI implica la concesión de préstamos, con un cierto grado de discrecionalidad, a entidades de todas las nacionalidades, en términos y condiciones que, en diverso grado, reflejan las características y rasgos específicos del proyecto financiado y la operación financiera, para actividades que contribuyen al desarrollo de un amplio conjunto de sectores económicos en la UE. Aunque puede aducirse que los objetivos de los préstamos del BEI, a pesar de ser sumamente amplios, establecen una limitación *explícita* a sus operaciones de préstamo, no consideramos que esos objetivos tengan como resultado una limitación de los préstamos a "*determinadas empresas*". A nuestro juicio, dada la amplia gama de sectores económicos que abarcan los objetivos expresos de los préstamos del BEI, sus operaciones responden a la intención expresa de beneficiar a los receptores más allá de una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción particulares. Además, la posibilidad de que los préstamos del BEI a Airbus (y a otras entidades prestatarias) contengan uno o más términos y condiciones que no sean exactamente idénticos no hace que el acceso a esos préstamos esté explícitamente limitado a los receptores concretos, porque la ejecución normal del programa de préstamos del BEI no establece ninguna limitación explícita al acceso a la misma oportunidad de financiación de cualquier otro receptor que tenga las mismas necesidades de financiación para un proyecto comparable. En consecuencia, en contra de lo que han aducido los Estados Unidos, el hecho de que los préstamos que llevan aparejada una subvención a Airbus se negociaran individualmente entre el BEI y Airbus, y se concedieran en términos y condiciones que no son siempre idénticas a las de los demás préstamos concedidos por el BEI no quiere decir que los préstamos a Airbus sean específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Teniendo presente que el concepto de especificidad del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC está relacionado con la cuestión de si una subvención está o no lo suficientemente disponible en toda la economía para no redundar en beneficio de "determinadas empresas", consideramos que, en principio, no hay una limitación expresa, "inequívoca" y "clara" del acceso a los préstamos del BEI a "determinadas empresas". En consecuencia, desestimamos la alegación de los Estados Unidos de que los préstamos del BEI a Airbus son específicos, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, porque las actividades de préstamo del BEI son discrecionales y dan lugar a que los préstamos se negocien individualmente y se concedan en términos y condiciones que no están totalmente predeterminados.

> La cuestión de si los préstamos a Airbus son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 por haber sido supuestamente concedidos en términos y condiciones que hacen que esos préstamos trasciendan los parámetros del programa de préstamos del BEI

7.932 Los Estados Unidos desarrollan una segunda línea de argumentación en apoyo de su afirmación de que los préstamos del BEI a Airbus son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2. En concreto, aducen que puede constatarse que los préstamos a Airbus son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 si han sido concedidos en términos y condiciones suficientemente diferentes de los de los concedidos a otros receptores en el marco del mismo programa. Ahora bien, dado que supuestamente las Comunidades Europeas no facilitaron la

[3681] *New Shorter Oxford English Dictionary*, volumen 1, 1993, página 888.

ICC suprimida donde se indica [***]

información solicitada sobre las actividades de préstamo del BEI en el curso del proceso del Anexo V, los Estados Unidos consideran que el Grupo Especial no dispone de información suficiente para llevar a cabo una comparación adecuada de los términos y condiciones de los préstamos del BEI a Airbus con los de los concedidos a otros prestatarios. Los Estados Unidos sostienen que el hecho de que las Comunidades Europeas no facilitaran la información solicitada constituye un caso de no cooperación y, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7 del Anexo V, piden al Grupo Especial que saque la conclusión desfavorable de que esa información, de haberse dispuesto de ella, habría confirmado sus alegaciones.[3682]

7.933 La posición de los Estados Unidos se basa fundamentalmente en las posibles diferencias entre los términos y condiciones de los préstamos concedidos a Airbus y los de los préstamos a otros prestatarios. Como hemos observado antes, aunque en general la estructura de los préstamos del BEI refleja los términos y condiciones que figuran en los modelos de contrato típico, no todos los términos y condiciones de los préstamos son idénticos. Normalmente, el contenido final de diversas disposiciones dependerá de las características concretas del proyecto propuesto y de la transacción financiera.[3683] Puede haber perfectamente otras razones que expliquen las diferencias en cuanto a los términos y condiciones, incluidos, por ejemplo, motivos más estrechamente vinculados al ejercicio de las facultades discrecionales del BEI para conceder préstamos y evaluar las necesidades financieras específicas de un proyecto dado. No obstante, después de comparar cuidadosamente los términos y condiciones de los préstamos del BEI a Airbus con los de los modelos de contrato típico, nos parece claro que los términos y condiciones de los préstamos en litigio reflejan fielmente los que figuran en los modelos. Por tanto, a falta de una alegación por parte de los Estados Unidos de que el BEI no utiliza los modelos de contrato típico al fijar los términos y condiciones de todos sus préstamos, de lo anteriormente expuesto se desprende que los préstamos a Airbus no se concedieron en términos y condiciones que trascendieran los parámetros generales del programa general de préstamos del BEI.

7.934 No obstante, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que las subvenciones que entrañan los préstamos a Airbus se hubieran otorgado, como dan a entender los Estados Unidos, en términos y condiciones que trascendieron los parámetros del programa de préstamos del BEI, no por ello, a nuestro juicio, esas subvenciones serían específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 porque, sobre la base de los hechos que se nos han presentado, las diferencias entre los términos y condiciones contractuales ofrecidos a Airbus y los ofrecidos a otros receptores no pondrían de manifiesto la existencia de una limitación expresa, inequívoca y clara del acceso a esas subvenciones, sino únicamente la decisión del BEI de ejercitar sus facultades discrecionales para conceder préstamos en esos términos y condiciones específicos a Airbus.

7.935 Recordamos que la forma en que la autoridad otorgante ejerce sus facultades discrecionales para otorgar una subvención es un aspecto pertinente al examen de si una subvención es *en realidad* específica en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En consecuencia, la posibilidad de que la autoridad otorgante haya ejercido sus facultades discrecionales para otorgar, en el marco de un programa de subvenciones de disponibilidad general, una subvención en términos y condiciones más favorables que aquellos en los que se otorgan otras subvenciones en el mismo programa, podría ser suficiente para demostrar que esa autoridad limita, *de facto*, el acceso a la subvención a determinadas empresas en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2. No obstante, no consideramos que ese modo de proceder ponga de manifiesto que limita explícitamente el acceso a la subvención en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2.[3684] Por consiguiente, desestimamos la

[3682] *Véanse* los párrafos 7.893-7.895 *supra*.
[3683] *Véanse* los párrafos 7.913-7.917 *supra*.
[3684] Aunque los Estados Unidos han formulado la alegación de que los préstamos a Airbus son específicos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, no han aducido que la razón de la supuesta especificidad *de facto* sea la existencia de diferencias entre los términos y condiciones de los préstamos a Airbus y los de los

ICC suprimida donde se indica [***]

alegación de los Estados Unidos de que los préstamos del BEI a Airbus fueron específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque supuestamente fueron concedidos en términos y condiciones que trascendían los parámetros del programa general de préstamos del BEI.

iii) La cuestión de si los préstamos a Airbus fueron específicos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2

Argumentos de los Estados Unidos

7.936 Los Estados Unidos alegan que los préstamos del BEI a Airbus son específicos, en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque implican cantidades de fondos que son "desproporcionadamente elevadas" y porque consideran que Airbus fue el usuario "predominante" del programa de subvenciones del BEI.[3685]

7.937 Según los Estados Unidos, para determinar si la cuantía de una subvención es "desproporcionadamente elevada" a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2, es necesario establecer antes una "base de referencia" para evaluar la desproporción.[3686] Los Estados Unidos sostienen que el establecimiento de una base de referencia pertinente depende de los hechos. A su juicio, esa base de referencia debe, en primer lugar, reflejar la forma en que la autoridad otorgante clasifica sus actividades subvencionadoras.[3687] Cuando las subvenciones se otorguen bajo los auspicios de un determinado programa de subvenciones, este puede servir de base de referencia adecuada. Sin embargo, cuando no exista ese programa de subvenciones, los Estados Unidos aducen que deben examinarse otras formas en las que la autoridad otorgante clasifica el otorgamiento de subvenciones, incluida cualquier clasificación pertinente de esas actividades en función de objetivos.[3688]

7.938 Los Estados Unidos consideran que una base de referencia apropiada debe tener en cuenta también el elemento temporal al que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 c) del artículo 2, es decir, "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones". Explican que el hecho de tener en cuenta este último elemento temporal no significa que haya que comparar la cuantía de la subvención en litigio con todas las subvenciones otorgadas a lo largo de toda la duración de un programa de subvenciones. Según los Estados Unidos, si se adoptara un planteamiento de esa naturaleza se prescindiría de los cambios sustanciales que se producen en una economía en un período de decenios. No se tendría en cuenta la evolución de la tecnología, el declive de unos sectores y la emergencia de otros y el cambio de las prioridades de los gobiernos. Las subvenciones destinadas a determinadas empresas en un sector emergente pueden no parecer desproporcionadas o específicas por otra razón si se comparan con un universo sumamente amplio que incluya las subvenciones a empresas en sectores que no tienen hoy en la economía la misma importancia que hace 50 años. Sin embargo, los Estados Unidos aducen que en el contexto de la economía actual, esas mismas subvenciones pueden perfectamente resultar desproporcionadas o específicas por otra razón.[3689] Los Estados Unidos sostienen que, por lo tanto, cuando un programa de subvenciones se haya aplicado durante un período relativamente largo, tener en cuenta la duración del programa de subvenciones significa identificar a efectos del análisis un período más breve que permita una evaluación más significativa de la desproporción que la evaluación de todas las

---

préstamos a otros receptores. Los Estados Unidos sólo han formulado este argumento en el contexto de su alegación en el marco del párrafo 1 a) del artículo 2. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 150 del Grupo Especial.

[3685] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 405 y 420; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 13, 14 y 151 del Grupo Especial.

[3686] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 119 del Grupo Especial.

[3687] Respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 13 y 119 del Grupo Especial.

[3688] Estados Unidos, respuestas a las preguntas 119, 151 y 218 del Grupo Especial.

[3689] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 183 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvenciones otorgadas en el curso de toda la duración del programa.[3690] Los Estados Unidos aducen que, de no proceder de esa forma, las subvenciones otorgadas de conformidad con programas aplicados durante largos períodos podrían sustraerse a las disciplinas del Acuerdo SMC, aunque fueran desproporcionadamente elevadas en comparación con otras subvenciones otorgadas durante los mismos períodos.[3691]

7.939 Los Estados Unidos sostienen que, una vez establecida una base de referencia apropiada, la cuantía de la subvención en litigio debe compararse con las subvenciones otorgadas a las demás empresas examinadas que integran la base de referencia. La cuantía de una subvención no será "desproporcionadamente elevada" cuando "la relación entre la subvención a determinadas empresas ... y las subvenciones a todas las empresas pertenecientes al grupo que constituye la base de referencia sea comparable a la relación entre esas determinadas empresas y todas las empresas del grupo (con los indicadores apropiados habida cuenta de las circunstancias, entre ellos el producto económico, el empleo u otros)".[3692] Dicho de otro modo, los Estados Unidos opinan que "la subvención otorgada a determinadas empresas representa una proporción adecuada de la base de referencia pertinente si su relación con la base de referencia equivale a la relación entre determinadas empresas y todo el grupo de empresas abarcado por la base de referencia que se examina".[3693]

El préstamo de 2002 a EADS

7.940 Los Estados Unidos sostienen que la base de referencia pertinente con respecto al préstamo de 2002 del BEI a EADS es la totalidad de los préstamos concedidos por el BEI dentro del objetivo de investigación y desarrollo de la "Iniciativa de Innovación 2000" ("i2i"), porque el Banco abrió la línea de crédito de 700 millones de euros a EADS bajo los auspicios de ese objetivo de su supuesto programa de préstamos.

7.941 Los Estados Unidos aducen que con arreglo al sentido corriente de la palabra "programa" cabe constatar que existe un programa de subvenciones cuando haya factores que indiquen que una serie de subvenciones se ha circunscrito de una forma que las diferencia como un conjunto programado de subvenciones. A juicio de los Estados Unidos, esos factores pueden incluir: i) la designación por la autoridad otorgante de una serie de subvenciones como un programa; ii) una serie común de objetivos; y iii) una financiación específica.[3694] Según los Estados Unidos, varios elementos de prueba confirman que en los préstamos del BEI en el marco de la i2i concurren todos esos factores.[3695] Por ejemplo, los Estados Unidos destacan que el BEI calificó expresamente a la i2i de "programa específico de préstamos por valor de 12.000 a 15.000 millones de euros" y que, a principios de 2003, manifestó que "había alcanzado plenamente sus objetivos en el marco de la i2i" al haberse comprometido la cantidad de 14.400 millones de euros en préstamos para fines de 2002.[3696]

[3690] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 13, 119, 151 y 218 del Grupo Especial.
[3691] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 13 del Grupo Especial; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 101; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 129.
[3692] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 119 del Grupo Especial.
[3693] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 119 del Grupo Especial.
[3694] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 218 del Grupo Especial.
[3695] Respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 14, 151 y 218 del Grupo Especial.
[3696] Respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 14 y 218 del Grupo Especial, con referencia a European Investment Bank, Annual Press Conference 2003, Background Note Nº 1: Innovation and Knowledge-Based Economy (Banco Europeo de Inversiones, Conferencia Anual de Prensa de 2003, Nota de antecedentes Nº 1: Innovación y economía basada en el conocimiento), página 1, Estados Unidos- Prueba documental 164.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.942 Los Estados Unidos aducen que, al tener en cuenta fundamentalmente los préstamos para investigación y desarrollo en el marco de la i2i, actúan de manera coherente con la forma en que el BEI ha analizado sus propias actividades. Señalan que el BEI ha manifestado que los préstamos que concedió en el marco de la i2i correspondieron a uno de los cinco "sectores económicos": "Desarrollo de las PYME y del espíritu de empresa"; "Difusión de la innovación"; "Investigación y desarrollo"; "Redes de tecnología de la información y de las comunicaciones"; y "Enriquecimiento del capital humano".[3697] Además, los Estados Unidos afirman que el BEI expone sus actividades crediticias en el marco de cada uno de los sectores en sus informes anuales sobre la actividad. Así, los Estados Unidos observan que en su informe sobre la actividad en 2002 el BEI explicó que "en 2002 el BEI ha adjudicado 2.100 millones {de euros} a 15 proyectos de I+D en seis países de la UE, más un proyecto de cooperación paneuropea parcialmente ubicado en Suiza ...".[3698]

7.943 Desde el punto de vista temporal, los Estados Unidos consideran que la base de referencia pertinente con respecto al préstamo de 2002 a EADS no debe establecerse, como sostienen las Comunidades Europeas, de modo que corresponda al período en el que el Banco ha realizado todas sus operaciones de préstamo (es decir, desde que fue establecido en 1957). A juicio de los Estados Unidos, un período más significativo para la base de referencia sería el año en que se concedió el préstamo a EADS (2002) o los años comprendidos entre 2000 y 2003, que abarcan el período durante el que estuvo en vigor el supuesto programa i2i.[3699]

7.944 Los Estados Unidos afirman que la línea de crédito de 700 millones de euros representó la tercera parte de los préstamos concedidos por el BEI para atender necesidades de investigación y desarrollo en el marco de la i2i en 2002, y el 18 por ciento de sus préstamos para investigación y desarrollo en el marco de la i2i desde 2000 hasta finales de 2002.[3700] Aducen que esos datos cobran especial importancia dado el elevado grado de diversificación económica de las Comunidades Europeas, y respaldan la conclusión de que el préstamo de 2002 a EADS es específico en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[3701] Además, los Estados Unidos alegan que la línea de crédito abierta a EADS fue la mayor facilitada a una empresa dentro del supuesto programa i2i considerado en su conjunto[3702] en el período comprendido entre 2000 y 2003, o incluso en el comprendido entre 2000 y 2006.[3703] En consecuencia, sostienen también que el programa de subvenciones i2i fue utilizado predominantemente por EADS, otra razón por la que el préstamo del BEI es específico en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2.[3704]

[3697] Estados Unidos, respuestas a las preguntas 14 y 218 del Grupo Especial, donde se hace referencia a *The Innovation 2000 Initiative, Actively promoting a European economy based on knowledge and innovation*, Banco Europeo de Inversiones, páginas 2 y 3, Estados Unidos - Prueba documental 154.

[3698] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, donde se hace referencia a El Grupo BEI, informe sobre la actividad 2002, página 14, Estados Unidos - Prueba documental 165.

[3699] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 405; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 13 y 14 del Grupo Especial.

[3700] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 405, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 164, página 2 y a El Grupo BEI, informe sobre la actividad 2002, página 14, Estados Unidos - Prueba documental 165; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial.

[3701] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 405; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 13, 14 y 119 del Grupo Especial.

[3702] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 405; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba documental 474.

[3703] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 151 del Grupo Especial, nota 156.

[3704] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 218 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

Los préstamos concedidos a Airbus entre 1988 y 1993

7.945 En lo que respecta a los demás préstamos del BEI a Airbus concedidos entre 1988 y 1993, los Estados Unidos señalan que en el período pertinente el BEI clasificó sus actividades crediticias por sectores económicos y objetivos de financiación. Los dos grandes sectores económicos a tal efecto fueron: 1) "Energía e infraestructura", que comprende sectores de propiedad estatal y explotados por el Estado en su mayor parte, como los del petróleo, la electricidad, los ferrocarriles, las carreteras, las telecomunicaciones, el abastecimiento de agua y el alcantarillado; y 2) "Industria, servicios y agricultura", que incluye, entre otros, el "equipo de transporte" (el sector de la ingeniería aeronáutica). Había ocho objetivos de financiación diferentes, y los préstamos a Airbus respondían al objetivo de "Competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas". Basándose en la descripción de sus actividades que hace el BEI, los Estados Unidos aducen que las bases de referencia apropiadas para los préstamos de 1988 a 1993 podrían ser los préstamos del BEI al sector "Industria, servicios y agricultura" y los préstamos concedidos por el Banco dentro del objetivo de "Competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas".[3705] En lo que respecta al período adecuado para la base de referencia, los Estados Unidos sostienen que podría utilizarse el comprendido entre 1988 y 1993, que abarca los cincos años durante los que se concedieron los préstamos en cuestión a Airbus.[3706]

7.946 Los Estados Unidos afirman que, en el período comprendido entre 1988 y 1993, Airbus recibió aproximadamente el 10 por ciento de todos los préstamos concedidos por el BEI al sector "Industria, servicios y agricultura" y aproximadamente el 20 por ciento de los concedidos en el marco del objetivo de "Competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas".[3707] Además, los Estados Unidos señalan que, en esos cinco años, Airbus fue la mayor empresa del sector privado receptora de préstamos individuales del BEI; que entre las empresas privadas, los préstamos del BEI a Airbus excedieron en un 44 por ciento de los concedidos al siguiente prestatario principal; y que los 1.060 millones de euros en préstamos a Airbus superaron los préstamos del BEI a cualquier sector industrial, con la excepción de los de los productos químicos y de otro equipo de transporte.[3708] Basándose en estos datos, los Estados Unidos llegan a la conclusión de que los préstamos concedidos por el BEI a Airbus entre 1988 y 1993 fueron "desproporcionadamente elevados" en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 y, en consecuencia, fueron *de facto* específicos.

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.947 Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de los Estados Unidos y aducen que los préstamos del BEI no fueron "desproporcionadamente elevados", por lo que no fueron específicos *de facto*, en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

[3705] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 15 del Grupo Especial.

[3706] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 420; Estados Unidos, respuesta a las preguntas 13 y 15 del Grupo Especial.

[3707] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 420, donde se hace referencia a BEI, Annual Report 1988, Tbl. 24, Estados Unidos - Prueba documental 176; BEI, Annual Report 1989, Tbl. E, Estados Unidos - Prueba documental 177; BEI, Annual Report 1990, Tbl. E, Estados Unidos - Prueba documental 178; BEI, Annual Report 1991, Tbl. E, Estados Unidos - Prueba documental 179; BEI, Annual Report 1992, Tbl. E, Estados Unidos - Prueba documental 180; y BEI, Annual Report 1993, Tbl. E, Estados Unidos - Prueba documental 181.

[3708] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 420; respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 13, 15 y 119 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.948 Las Comunidades Europeas sostienen que para determinar si los préstamos impugnados se concedieron en cantidades desproporcionadamente elevadas a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2 es necesario establecer antes el universo adecuado de financiación con el que pueden compararse. Aducen que las dos alternativas propuestas por los Estados Unidos -los objetivos de política del BEI o los sectores económicos apoyados por el Banco- no constituyen en realidad universos de financiación diferenciados a ese efecto.[3709] Según las Comunidades Europeas, el universo de financiación adecuado que debería utilizarse para determinar si los préstamos del BEI se concedieron en cantidades desproporcionadamente elevadas es la totalidad de los préstamos del BEI (es decir, todos sus préstamos "individuales" y "globales") desde 1957. Las Comunidades Europeas aducen que si se utiliza ese universo es evidente que los préstamos del BEI en litigio no implican cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones. Además, las Comunidades Europeas sostienen que se llegaría al mismo resultado incluso si se examinaran los préstamos pertinentes en marcos analíticos diferentes, utilizando un universo de financiación más reducido.

El préstamo de 2002 a EADS

7.949 Las Comunidades Europeas sostienen que las actividades de préstamo del BEI en el marco de la i2i no constituyen un programa de subvenciones ni pueden, por consiguiente, utilizarse como base de referencia apropiada para hacer un análisis de la desproporción. Afirman que los Estados Unidos han interpretado erróneamente los datos relativos a la i2i, y aducen que ésta no es un programa de subvenciones, sino simplemente una manifestación de uno de los objetivos del programa general de financiación del BEI.[3710] Explican que la i2i se adoptó como reflejo de la Estrategia de Lisboa formulada por el Consejo Europeo en 2000, cuyo objetivo es hacer de Europa la economía más competitiva y dinámica basada en el conocimiento del mundo en 2010.[3711] Según las Comunidades Europeas, la i2i se introdujo para agrupar bajo una sola denominación diversos elementos de los objetivos de política del BEI que estaban ya en vigor y contribuir al logro de los objetivos de la Estrategia de Lisboa con el fin de hacer patente la participación del BEI en el proceso. En consecuencia, las Comunidades Europeas aducen que la i2i "sucede esencialmente al {los} objetivo{s} de 'competitividad industrial' y 'tecnología avanzada'"[3712], con la sustitución formal del objetivo de "competitividad industrial" por la i2i como criterio diferenciado de admisibilidad para 2003.[3713]

7.950 Las Comunidades Europeas afirman que el BEI no vincula determinadas cantidades a sus operaciones de financiación en el marco de ninguno de sus diversos objetivos de política. En lo que respecta a la cantidad de 12.000 a 15.000 millones de euros que los Estados Unidos aducen que estaba reservada a la i2i, las Comunidades Europeas explican que esa cifra refleja un objetivo basado en la evaluación realizada por el BEI de las contribuciones que podía hacer a la Estrategia de Lisboa en un período inicial de tres años basándose en su experiencia en los sectores pertinentes.[3714] Afirman que siempre que cumpla su obligación estatutaria de asegurarse de que el importe total comprometido de los préstamos y garantías pendientes en un momento dado no exceda del 250 por ciento del capital suscrito por el Banco, el BEI puede recurrir a los mercados de capital para incrementar sus actividades crediticias. En consecuencia, las Comunidades Europeas sostienen que no hay ningún techo financiero para ninguno de los objetivos del BEI, y que no se ha rechazado ninguna solicitud de

[3709] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1034; CE, respuesta a la pregunta 182 del Grupo Especial.
[3710] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 437.
[3711] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 445-449.
[3712] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1040; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 447.
[3713] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 459.
[3714] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 449.

ICC suprimida donde se indica [***]

préstamo por ese motivo.[3715] A este respecto, las Comunidades Europeas indican que, en abril de 2003, el Grupo BEI había prestado de hecho en el marco de la i2i casi 17.000 millones de euros, cifra superior a la inicialmente prevista de 15.000 millones de euros.[3716]

7.951 Las Comunidades Europeas recuerdan que el BEI facilita préstamos que habitualmente responden simultáneamente a varios objetivos. Señalan, por ejemplo, que el préstamo de 2002 a EADS, al igual que otros préstamos para investigación y desarrollo concedidos en el marco de la i2i, respondía a varios objetivos de política del BEI. Además de estar clasificado dentro del objetivo de la i2i, el préstamo de 2002 a EADS estaba comprendido en el ámbito de los objetivos de "interés común" y "competitividad industrial".[3717] Las Comunidades Europeas aducen que el hecho de que los préstamos concedidos en el marco de la i2i correspondieran a varios objetivos es otro dato más que confirma que la i2i no constituía, como aducen los Estados Unidos, un programa diferenciado de préstamos.[3718]

7.952 Las Comunidades Europeas sostienen que, en la medida en que se constate que alguno de los préstamos impugnados constituye una subvención, el programa pertinente de subvenciones es toda la cartera de préstamos del BEI desde 1957.[3719] Señalan que, si se compara con esa base de referencia, la línea de crédito de 700 millones de euros abierta a EADS constituye sólo uno de los 8.400 contratos que en conjunto implicaban un compromiso de financiación cuyo valor ascendía a 591.500 millones de euros.[3720] En lo que respecta a las cantidades efectivamente desembolsadas, las Comunidades Europeas informan de que entre 1957 y 2006 el BEI desembolsó efectivamente 497.000 millones de euros. Las Comunidades Europeas recuerdan que EADS sólo retiró **[***]** de la cantidad comprometida de 700 millones de euros (es decir el **[***]**) y que sólo esta cantidad desembolsada es pertinente a un análisis de la desproporción en el marco del Acuerdo SMC.[3721]

7.953 Las Comunidades Europeas sostienen que, aun utilizando como base de referencia apropiada los préstamos del BEI en el marco de la i2i, el préstamo de 2002 a EADS no sería desproporcionadamente elevado. Aducen que, en contra de lo que afirman los Estados Unidos, los préstamos del BEI en el marco de la i2i no finalizaron en 2003. Aunque inicialmente se pensaba que durara tres años, la i2i se "prorrogó" hasta 2010, y su cifra prevista de préstamos aumentó a 50.000 millones de euros para fines del decenio. Su denominación fue también formalmente modificada y pasó a denominarse "Iniciativa de Innovación 2010" para reflejar la fecha límite del horizonte temporal de la Estrategia de Lisboa (2010) y no el año de la adopción de la Estrategia (2000).[3722] Si se examina en relación con el período comprendido entre el establecimiento de la i2i en 2000 y el 31 de diciembre de 2006, la cantidad de 700 millones de euros representa el 1,5 por ciento de la financiación total del BEI en el marco del objetivo de política de la i2i, que ascendió a 45.700 millones de euros y abarcó 288 proyectos.[3723] En relación con los desembolsos efectivos, las Comunidades Europeas señalan que es preciso comparar los **[***]** recibidos por EADS con los 37.000

[3715] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 449.
[3716] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 450, donde se hace referencia a información recogida en Estados Unidos - Prueba documental 164.
[3717] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1037-1039.
[3718] CE, respuestas a las preguntas 182 y 218 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 439.
[3719] CE, respuestas a las preguntas 182 y 218 del Grupo Especial.
[3720] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1044; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 151 del Grupo Especial. CE - Pruebas documentales 163 y 165.
[3721] CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.
[3722] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 450-452.
[3723] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1041; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 452; CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial. CE - Prueba documental 715.

ICC suprimida donde se indica [***]

millones de euros desembolsados en el marco de la i2i a 8 de mayo de 2007, comparación que pone de manifiesto que EADS recibió menos del **[***]** de la financiación total en el marco de la i2i.[3724]

7.954 Las Comunidades Europeas llegan a la misma conclusión después de examinar el préstamo a EADS en el contexto de los préstamos para investigación y desarrollo en el marco de la i2i. Aunque cuestionan la utilización por los Estados Unidos de todos los préstamos para investigación y desarrollo como base apropiada de referencia[3725], señalan que las cantidades comprometidas por el BEI en relación con préstamos para investigación y desarrollo en el marco de la i2i en el período comprendido entre 2000 y enero de 2007 ascendieron a 22.700 millones de euros. Las Comunidades Europeas señalan que la línea de crédito abierta a EADS representa el 3,1 por ciento de ese total, aun sin tener en cuenta que EADS sólo retiró **[***]** de los fondos a su disposición.[3726]

7.955 Por último, las Comunidades Europeas cuestionan la pertinencia de la afirmación de los Estados Unidos de que el contrato de EADS fue la mayor línea de crédito abierta a una sola empresa en el marco de la i2i, y aducen que los Estados Unidos no tienen en cuenta que, aunque EADS se benefició de un préstamo elevado un año, otros muchos prestatarios en el marco de la i2i (como Ford) obtuvieron varios préstamos importantes en el curso de varios años, por un valor total mayor que el del contrato del préstamo de 2002 a EADS.[3727] En todo caso, las Comunidades Europeas afirman que EADS sólo fue el 11º receptor más importante; y que, en términos de cantidades desembolsadas, únicamente compartió el 30º lugar de los receptores de fondos en el marco del objetivo de la i2i.[3728]

Los préstamos concedidos a Airbus entre 1988 y 1993

7.956 Las Comunidades Europeas aducen que la categoría correspondiente al sector "industria, servicios y agricultura" y el objetivo de financiación de "competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas" representan objetivos de política general y no programas que puedan utilizarse como base apropiada de referencia a efectos de un análisis de la desproporción en el marco del párrafo 1 c) del artículo 2.[3729] Según las Comunidades Europeas, al tratar de utilizar datos relativos a los préstamos comprendidos en el ámbito de esos objetivos, los Estados Unidos se basan en clasificaciones hechas por el BEI para informar periódicamente a los accionistas y analistas. A juicio de las Comunidades Europeas, según ese enfoque, la cuestión de la especificidad se resolvería en función de la forma en que la autoridad otorgante redactara sus informes.[3730]

7.957 Además, las Comunidades Europeas sostienen que el marco temporal 1988-1993 propuesto por los Estados Unidos es artificial y ha sido establecido en función de los propios intereses estadounidenses.[3731] A este respecto, aducen que los Estados Unidos no han dado ninguna explicación válida de las razones por las que habría que aceptar datos correspondientes al monto total de los préstamos notificados en ese período de 5 años y no en cualquier otro, por ejemplo de 10 años,

[3724] CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial. CE - Prueba documental 883 (ICC).
[3725] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 453 y 454.
[3726] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 454; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 151 del Grupo Especial.
[3727] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 457.
[3728] CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial, donde se hace referencia a la Prueba documental 883 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 151 del Grupo Especial.
[3729] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1042 y 1043; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 464.
[3730] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 461.
[3731] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 469; CE, respuesta a la pregunta 183 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

1 año, 1 mes o incluso 1 semana.[3732] Además, las Comunidades Europeas consideran que un período más breve que la duración real del programa de subvenciones en litigio sería incompatible con el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 que, según aducen, prevé expresamente que se tenga en cuenta el período durante el que se haya aplicado el "programa", y no una parte o segmento de ese período.[3733]

7.958 En consecuencia, las Comunidades Europeas consideran que, al examinar si los préstamos concedidos a Airbus entre 1988 y 1993 son específicos *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, debe tenerse en cuenta la totalidad de los préstamos concedidos por el BEI desde 1957. Sostienen que, no obstante, en caso de adoptarse un enfoque distinto, una metodología más objetiva que la propuesta por los Estados Unidos consistiría en comparar los préstamos concedidos a Airbus cada año con el valor total de los préstamos concedidos por el BEI en los cinco años precedentes. Según las Comunidades Europeas, esa comparación pone de manifiesto que los préstamos en litigio no representaron, en ningún año, más del 1,6 por ciento (el 0,9 por ciento como media) de los préstamos totales del BEI en los cinco años precedentes.[3734]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.959 Comenzamos nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos examinando el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC, que dispone lo siguiente:

> "2.1 Para determinar si una subvención, tal como se define en el párrafo 1 del artículo 1, es específica para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción (denominados en el presente Acuerdo 'determinadas empresas') dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, se aplicarán los principios siguientes:
>
> ...
>
> c) Si hay razones para creer que la subvención puede en realidad ser específica aun cuando de la aplicación de los principios enunciados en los apartados a) y b) resulte una apariencia de no especificidad, podrán considerarse otros factores. Esos factores son los siguientes: la utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas, la utilización predominante por determinadas empresas, la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas, y la forma en que la autoridad otorgante haya ejercido facultades discrecionales en la decisión de conceder una subvención.[3] Al aplicar este apartado, se tendrá en cuenta el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, así como el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones.
>
> [3] A este respecto, se tendrá en cuenta, en particular, la información sobre la frecuencia con que se denieguen o aprueben solicitudes de subvención y los motivos en los que se funden esas decisiones."

[3732] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 455 y 469.
[3733] CE, respuestas a las preguntas 119 y 183 del Grupo Especial.
[3734] CE, respuesta a la pregunta 183 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.960 Del texto del párrafo 1 c) del artículo 2 se desprende que ese precepto se refiere a la situación en la que una subvención impugnada no parece específica en el sentido de los principios enunciados en los párrafos 1 a) y 1 b) del artículo 2 pero "hay razones para creer que la subvención puede en realidad ser específica". Cuando se produzca esa situación, la primera frase del párrafo 1 c) del artículo 2 estipula que "podrán considerarse otros factores". La segunda frase de ese párrafo detalla cuatro de "{e}sos factores". En síntesis, la alegación que hacen los Estados Unidos de que los préstamos del BEI a Airbus son en realidad específicos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 tiene su fundamento en uno de esos factores, "la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas", pero se basa también en otro, "la utilización predominante por determinadas empresas".

> *"la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas"*

7.961 Puede decirse que algo es "*disproportionate*" ("desproporcionado") cuando "*lacking proportion*" ("no guarda proporción").[3735] El sentido corriente de la palabra "*proportion*" ("proporción") incluye "*a portion, a part, a share, esp. in relation to a whole*" ("una porción, una parte, una cuota, especialmente en relación con un todo"), "*a relative amount or number*" ("una cantidad o cifra relativa"), "*a comparative relation or ratio between things in size, quantity, number, etc.*" ("una relación comparativa o ratio entre cosas en lo que respecta al tamaño, la cantidad, el número, etc.").[3736] Esas acepciones indican que para evaluar si la cuantía de una subvención es "desproporcionadamente elevada" hay que establecer la relación que existe entre la cuantía de la subvención en litigio y otro elemento de comparación que constituye "un todo" y determinar si esa relación pone de manifiesto que la cuantía de la subvención es superior a la que ésta debería tener para ser proporcionada -es decir, para no carecer de proporción-. Los Estados Unidos se refieren al "otro elemento" con el que debe compararse la cuantía de la subvención en litigio como "base de referencia" y las Comunidades Europeas como "universo" de financiación o "datos de referencia".[3737]

7.962 Según las Comunidades Europeas, el "universo" de financiación o los "datos de referencia" que hay que utilizar en un análisis de la desproporción en el marco del párrafo 1 c) del artículo 2 deben basarse en el programa de subvenciones en aplicación del cual se otorga la subvención impugnada. Las Comunidades Europeas aducen que eso es así debido a que el párrafo 1 c) del artículo 2 indica que uno de los factores que pueden considerarse al evaluar si una subvención es en realidad específica es la "utilización de un *programa de subvenciones* por un número limitado de determinadas empresas".[3738] Destacan además que la última frase del párrafo 1 c) del artículo 2 exige expresamente que al aplicar este precepto se tenga en cuenta "el período durante el que se haya aplicado el *programa de subvenciones*".[3739] En consecuencia, las Comunidades Europeas subrayan que el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 exige que se tengan en cuenta datos correspondientes a todo un programa de subvenciones y no a una parte, componente o elemento de ese programa. A su juicio, el análisis de la desproporción debe, por tanto, incluir la comparación de la cuantía de la subvención en litigio con la cuantía total de las subvenciones otorgadas en el marco de un programa de subvenciones en su totalidad.

[3735] *The New Shorter Oxford Dictionary*, cuarta edición, página 700.

[3736] *The New Shorter Oxford Dictionary*, cuarta edición, página 2381.

[3737] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 119 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1034; CE, respuesta a la pregunta 182 del Grupo Especial.

[3738] CE, respuestas a las preguntas 119 y 182 del Grupo Especial. Las cursivas son de las Comunidades Europeas.

[3739] CE, respuesta a la pregunta 119 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.963 Los Estados Unidos no comparten la opinión de las Comunidades Europeas de que la "base de referencia" pertinente a un análisis de la desproporción es en todos los casos un programa de subvenciones. A este respecto, señalan que en la descripción que se hace de los factores tercero y cuarto en la segunda frase del párrafo 1 c) del artículo 2 no se hace referencia a un programa de subvenciones.[3740] Según los Estados Unidos, esta diferencia de formulación significa que el párrafo 1 c) del artículo 2 permite que se utilice al considerar esos dos factores un marco de referencia distinto de un programa de subvenciones.

7.964 A nuestro juicio, del texto del párrafo 1 c) del artículo 2, interpretado en el contexto adecuado y teniendo en cuenta su objeto y fin, se desprende que, cuando la subvención en litigio haya sido otorgada en aplicación de un programa de subvenciones, debe normalmente utilizarse ese programa para determinar la "base de referencia" o "datos de referencia" necesarios para llevar a cabo un análisis de la desproporción. No obstante, como señalan los Estados Unidos, la inexistencia de una referencia expresa a un "programa de subvenciones" en el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 indica que ese precepto no *exige* que se utilice a tal fin un programa de subvenciones en todas y cada una de las circunstancias.

7.965 La "concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas" es el tercero de los cuatro factores de especificidad que el párrafo 1 c) del artículo 2 menciona como factores que pueden ser pertinentes a la determinación de si una subvención es en realidad específica. A diferencia del primero ("la utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas") y del segundo ("la utilización predominante por determinadas empresas"), este tercer factor no se refiere directa o indirectamente a un programa de subvenciones. De forma análoga, el cuarto factor ("la forma en que la autoridad otorgante haya ejercido facultades discrecionales en la decisión de conceder una subvención") no incluye tampoco una referencia a un programa de subvenciones. A nuestro juicio, habría sido fácil para los redactores del Acuerdo SMC incluir en el texto del tercer factor de especificidad una referencia a un programa de subvenciones, como hicieron en el caso del primero y el segundo, pero optaron por no hacerlo. En consecuencia, con arreglo a sus propios términos, el texto relativo al tercer factor de especificidad enumerado en la segunda frase del párrafo 1 c) del artículo 2 no respalda la idea de que un análisis de la desproporción *debe* incluir la comparación de la cuantía de una subvención otorgada en el marco de un programa de subvenciones determinado con la cuantía total de las subvenciones otorgadas en el marco de ese programa.

7.966 La última frase del párrafo 1 c) del artículo 2 proporciona un importante elemento contextual para la interpretación de los cuatro factores de especificidad. Exige que al considerar "la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas" (o alguno o algunos de los otros tres factores de especificidad) se tengan en cuenta dos aspectos: i) "el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante" y ii) "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones". A efectos de la presente evaluación es interesante señalar que la última frase del párrafo 1 c) del artículo 2 requiere que se tenga en cuenta el período durante el que se haya aplicado "*el* programa de subvenciones". La utilización del artículo definido denota que se hace referencia a un programa de subvenciones determinado. Del texto relativo a los factores primero y segundo se deduce que "*el* programa de subvenciones" es el programa que debe considerarse al evaluar si ha habido una "utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas" o una "utilización predominante por determinadas empresas". Dicho de otra forma, "*el* programa de subvenciones" es el programa de subvenciones de conformidad con el cual se ha otorgado la subvención en litigio.

[3740] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 182 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.967 Como hemos observado ya, los factores de especificidad tercero y cuarto no hacen referencia directa o indirectamente a un programa de subvenciones. A nuestro juicio, de ello se deduce que es posible que haya situaciones en las que el tercer factor de especificidad ("la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas") pueda considerarse en relación con un marco de referencia distinto de un programa de subvenciones.[3741] No obstante, cuando la subvención en litigio se otorga en el marco de un programa de subvenciones, el texto de la última frase del párrafo 1 c) del artículo 2 implica que la duración de ese programa de subvenciones habrá de tenerse en cuenta al realizar un análisis de la desproporción. De ello se desprende que cuando la subvención en litigio se otorgue en el marco de un programa de subvenciones, la "base de referencia" o "datos de referencia" necesarios para llevar a cabo un análisis de la desproporción deben basarse en ese programa de subvenciones.

7.968 Las Comunidades Europeas sostienen que para tener en cuenta "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones", en el contexto de un análisis de la desproporción, hay que comparar la cuantía de la subvención en litigio con la de todas las subvenciones otorgadas en el marco de ese programa durante todo el período en el que se haya aplicado. Dicho de otra forma, las Comunidades Europeas aducen que la "base de referencia" o "datos de referencia" necesarios para realizar un análisis de la desproporción es la cuantía total de las subvenciones proporcionadas durante todo el período en el que se haya aplicado el programa de subvenciones pertinente. Por el contrario, los Estados Unidos consideran que tener ese elemento temporal en cuenta significa establecer un período que permita una evaluación significativa de la falta de proporción. Según los Estados Unidos, cabe la posibilidad de que ese período no coincida en todos los casos con la totalidad del período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones pertinente.

7.969 La última frase del párrafo 1 c) del artículo 2 dispone que "al aplicar este apartado, *se tendrá en cuenta* ... el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones". Tener algo en cuenta significa tomar algo en consideración o tomar conocimiento de algo.[3742] En consecuencia, en el contexto del tercer factor de especificidad, la última frase del párrafo 1 c) del artículo 2 exige que uno de los elementos de la *consideración o apreciación* de si la cuantía de una subvención otorgada de conformidad con un programa de subvenciones es desproporcionadamente elevada sea el período durante el que se haya aplicado ese programa. De ello se desprende que al realizar un examen de la desproporción no es necesario utilizar como "base de referencia" o "datos de referencia" la cuantía total de las subvenciones proporcionadas durante todo el período en el que se haya aplicado el programa de subvenciones pertinente.

7.970 Recordamos que el concepto de especificidad está relacionado con la cuestión de si una subvención está ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente para no redundar en beneficio de "determinadas empresas".[3743] A nuestro juicio, esta concepción de la especificidad nos sirve de orientación para interpretar todo el artículo 2, incluido su párrafo 1 c). Lo que significa tener en cuenta "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones" al realizar un análisis de la desproporción debe entenderse en este contexto. En consecuencia, la utilización como "base de referencia" o "datos de referencia" de la cuantía total de las subvenciones otorgadas para determinar si la cuantía de una subvención es "desproporcionadamente elevada" quizá no sea

[3741] Aunque reconocemos que la determinación de si una subvención es específica en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 implica una evaluación caso por caso de los hechos concretos que concurren en la subvención en cuestión, consideramos, en general, que, en la medida en que se pueda caracterizar a una subvención no otorgada en el marco de un programa de subvenciones como una subvención puntual, se constataría que se trata de una subvención específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, lo que haría innecesaria una evaluación de la especificidad en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2.

[3742] *The New Shorter Oxford Dictionary*, cuarta edición, página 15.

[3743] *Véase* el párrafo 7.919 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

apropiada en todos los casos, por ejemplo cuando el programa de subvenciones no se haya aplicado durante el tiempo suficiente para que puedan percibirse todas sus repercusiones en la economía. De forma análoga, el establecimiento de una "base de referencia" o la identificación de "datos de referencia" en función de la cuantía total de las subvenciones otorgadas en el marco de un programa de subvenciones de larga data puede resultar también inadecuado cuando, por ejemplo, durante el período de aplicación del programa haya habido un cambio significativo en lo que respecta a la importancia de las actividades subvencionadas en la economía en general y/o a las prioridades económicas de la autoridad otorgante. A este respecto, coincidimos con los Estados Unidos en que las subvenciones orientadas a determinadas empresas pueden no parecer desproporcionadamente elevadas en un sector emergente si se comparan con un universo sumamente amplio que incluya las subvenciones a empresas de sectores que no tienen actualmente en la economía la misma importancia que tuvieron en decenios anteriores, pero, en el contexto de la economía actual, esas mismas subvenciones pueden resultar desproporcionadamente elevadas.[3744] Por tanto, a nuestro juicio, cuando una subvención a determinadas empresas se haya otorgado en el marco de un programa de subvenciones de larga data, para determinar la "base de referencia" o los "datos de referencia" en comparación con los cuales debe valorarse si la subvención se ha concedido en "cantidades desproporcionadamente elevadas" habrá de tenerse en cuenta el grado en que sería razonable y adecuado determinar si la subvención en litigio está de hecho ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente para no redundar en beneficio de "determinadas empresas" basándose en el período de aplicación del programa de subvenciones o en un período más breve.

7.971 Según los Estados Unidos, una vez establecida la "base de referencia" adecuada, hay que comparar la relación que existe entre la cuantía de la subvención otorgada a determinadas empresas y la cuantía total de las subvenciones proporcionadas al grupo de empresas "de referencia" con la que existe entre esas "determinadas empresas y todas las empresas pertenecientes al grupo {de referencia} (con indicadores apropiados habida cuenta de las circunstancias, entre ellos el producto económico, el empleo u otros)".[3745]

7.972 Coincidimos con los Estados Unidos en que la identificación de la relación entre la cuantía de la subvención en litigio y la "base de referencia" no basta para determinar si la subvención impugnada es o no "desproporcionadamente elevada". Por ejemplo, en el caso de una subvención concedida a determinadas empresas por una cuantía que represente el 50 por ciento de la cuantía total de las subvenciones concedidas en el marco del programa de subvenciones pertinente, esa cifra, en el mejor de los casos, no aclara demasiado, si la cuantía de esa subvención es "desproporcionadamente elevada". Como hemos explicado antes[3746], para evaluar si la cuantía de una subvención es "desproporcionadamente elevada" es preciso determinar si la relación entre la subvención de que se trata y una "base de referencia" pertinente pone de manifiesto que esa cuantía es mayor que la que habría de tener para que fuera proporcionada. Por consiguiente, para determinar si un porcentaje del 50 por ciento de la cuantía total de las subvenciones otorgadas en el marco de un programa de subvenciones concreto a determinadas empresas es "desproporcionadamente elevado" es preciso analizar si ese porcentaje es mayor del que sería necesario para poder decir que esas determinadas empresas recibieron una cantidad proporcionada de todas las subvenciones otorgadas en el marco del programa. Aunque no hay en el párrafo 1 c) del artículo 2 ninguna orientación expresa sobre el modo de formular la determinación correspondiente, del hecho de que su última frase exija tener en cuenta "el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante" se desprende que las pruebas de la diversidad de las actividades económicas deben considerarse en el análisis.

[3744] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 183 del Grupo Especial.
[3745] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 119 del Grupo Especial.
[3746] *Véase* el párrafo 7.961 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.973 Una medida pertinente del grado de diversificación económica existente dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante es la proporción de la actividad económica atribuible al receptor o receptores de la subvención. A nuestro juicio, tener en cuenta esas pruebas en el análisis de la "desproporción" previsto en el párrafo 1 c) del artículo 2 entrañaría comparar la parte de la cuantía total de las subvenciones otorgadas en el marco de un programa de subvenciones de disponibilidad general a uno o más receptores con la proporción de la actividad económica que pueda atribuirse al mismo receptor o receptores dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante. En los casos en que la cuantía de una subvención otorgada a uno o más receptores en el marco de un programa de subvenciones ampliamente disponible represente una proporción del total de las subvenciones otorgadas en el marco de ese mismo programa significativamente mayor que la actividad económica atribuible a ese mismo receptor o receptores en la economía en general, la cuantía de la subvención de que se trata sería "desproporcionadamente elevada". A nuestro juicio, esa subvención no estaría ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente y redundaría, por lo tanto, en beneficio de "determinadas empresas".[3747]

"utilización predominante"

7.974 El segundo factor de especificidad mencionado en el párrafo 1 c) del artículo 2 es "la utilización predominante por determinadas empresas". Como hemos señalado, si se interpreta a la luz del primer factor de especificidad ("la utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas"), es evidente que este factor se refiere indirectamente a la "utilización predominante" de "un programa de subvenciones". Una de las acepciones corrientes del término "*predominant*" ("predominante") es "*constituting the main or strongest element; prevailing*" ("que constituye el elemento principal o de mayor peso; prevaleciente").[3748] Por consiguiente puede entenderse por "utilización predominante {de un programa de subvenciones} por determinadas empresas" una situación en la que un programa de subvenciones es utilizado principalmente, o en su mayor parte, por determinadas empresas.

7.975 La última frase del párrafo 1 c) del artículo 2 exige que al considerar si hay o no una "utilización predominante {de un programa de subvenciones} por determinadas empresas" a efectos de formular una determinación de especificidad se tengan en cuenta i) "el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante" y ii) "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones". Al igual que en el caso de la determinación de si una subvención se ha otorgado o no en "cantidades desproporcionadamente elevadas", la pertinencia de esos dos factores a la apreciación de si ha habido o no una "utilización predominante {de un programa de subvenciones} por determinadas empresas" dependerá de las circunstancias concretas. Por ejemplo, cuando un programa de subvenciones se aplique en una economía con un número escaso de ramas de producción, cabe que el hecho de que esas ramas de producción hayan podido ser las principales beneficiarias del programa no demuestre necesariamente una "utilización predominante", y que la utilización del programa de subvenciones por ellas sea simplemente consecuencia de la limitada diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante. En cambio, el hecho de que ese mismo programa de subvenciones, en el marco de una economía muy diversificada, sea utilizado principalmente, o en su mayor parte, por un número limitado de ramas de producción indicaría normalmente una "utilización predominante".

7.976 De modo análogo, si se tiene en cuenta "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones", cabe que la utilización de un programa de subvenciones por determinadas empresas no indique necesariamente una "utilización predominante" en el contexto de

[3747] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1142.
[3748] *The New Shorter Oxford Dictionary*, cuarta edición, página 2329.

ICC suprimida donde se indica [***]

un programa de subvenciones relativamente reciente que no haya sido aplicado aún durante suficiente tiempo para que puedan percibirse todas sus repercusiones en la economía. Asimismo, tal vez no tenga sentido determinar si ha habido una "utilización predominante" durante todo el período en que se haya aplicado un programa de subvenciones cuando éste se haya aplicado en decenios en los que se ha registrado un cambio significativo en lo que respecta a la importancia de las actividades subvencionadas en la economía en general y/o a las prioridades económicas de la autoridad otorgante. Al igual que para determinar si una subvención se ha otorgado o no en el marco de un programa de subvenciones de larga data, "en cantidades desproporcionadamente elevadas", para determinar si ha habido o no una "utilización predominante" de un programa de subvenciones de larga data habría que tener en cuenta el grado en que sería razonable y apropiado basarse en todo el período de aplicación del programa de subvenciones o en un período más breve para establecer si la subvención de que se trata está o no de hecho ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente para no redundar en beneficio de "determinadas empresas".

7.977 Teniendo presente la forma en que, según hemos explicado, entendemos que ha de determinarse si una subvención se otorga en "cantidades desproporcionadamente elevadas" a determinadas empresas o si hay una "utilización predominante" de un programa de subvenciones por determinadas empresas, procedemos a continuación a examinar las alegaciones formuladas específicamente por los Estados Unidos con respecto a las medidas en litigio.

El préstamo de 2002 a EADS

7.978 Los Estados Unidos alegan que el préstamo concedido a EADS en 2002 es específico en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 porque a su juicio: i) representa la concesión de una cantidad desproporcionadamente elevada de subvenciones a determinadas empresas en comparación con: a) todos los préstamos concedidos por el BEI para proyectos de investigación y desarrollo en el marco de la "Iniciativa de Innovación 2000" ("i2i") en 2002 o b) con todos los préstamos concedidos por el BEI para proyectos de investigación y desarrollo en el marco de la i2i entre 2000 y fines de 2002, habida cuenta del carácter sumamente diversificado de la economía de la UE; y ii) pone de manifiesto la utilización predominante del programa de subvenciones de la i2i por EADS.

7.979 Antes de evaluar el fondo de las alegaciones de los Estados Unidos, recordamos que hemos constatado ya que el contrato de financiación de 2002 entre el BEI y EADS evidencia la existencia de dos contribuciones financieras: una transferencia directa de fondos en forma del préstamo de **[***]** y una posible transferencia directa de fondos en forma de la línea de crédito de 700 millones de euros.[3749] Respecto de esas dos contribuciones financieras, los Estados Unidos sólo han establecido que la primera otorga un beneficio a Airbus, y constituye, por ende, una subvención.[3750] Por consiguiente, a efectos de nuestro análisis de la especificidad, la subvención pertinente que hay que examinar es la otorgada por el préstamo de **[***]**, según evidencia el contrato de financiación de 2002 entre el BEI y EADS.

"la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvención a determinadas empresas"

7.980 Ambas partes han expuesto sus argumentos acerca de si el préstamo de 2002 a EADS entrañaba "la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas", equiparando la contribución financiera proporcionada en virtud del contrato de préstamo de 2002 con las "cantidades de subvenciones" a que hace referencia el párrafo 1 c) del artículo 2. A nuestro parecer, cuando la subvención de que se trate se proporciona en forma de un

[3749] *Véase* el párrafo 7.738 *supra*.
[3750] *Véanse* los párrafos 7.885 y 7.887 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

préstamo concedido a un tipo de interés inferior al del mercado, la cuantía del beneficio otorgado con la subvención -es decir, la cuantía de la subvención- está en función de la ventaja que proporciona el tipo de interés, el importe del principal del préstamo y el período de reembolso. En consecuencia, el principal transferido en virtud de un préstamo puede ser un útil indicador de la cuantía de una subvención, especialmente cuando, como ocurre en el presente caso, hay datos que demuestran que las condiciones en materia de tipo de interés de los préstamos proporcionados por la autoridad otorgante se establecieron conforme a una metodología uniforme, y las partes en la diferencia no han aducido que exista una diferencia importante entre esos préstamos en cuanto al grado de subvención. Así pues, habida cuenta de los hechos concretos que se nos han expuesto, consideramos que la cuantía real del principal transferido a los receptores de préstamos subvencionados concedidos por el BEI puede constituir un indicativo razonable de las "cantidades de subvenciones".

7.981 El "análisis de la desproporción" requiere identificar una "base de referencia" apropiada.[3751] Los Estados Unidos aducen que la base de referencia que ha de utilizarse a este fin es el monto total de los fondos prestados por el BEI para proyectos de investigación y desarrollo en el marco de la i2i en 2002, o entre 2000 y fines de 2002. Según los Estados Unidos, ese enfoque refleja la descripción que ha hecho el propio BEI de sus actividades crediticias, que a juicio de los Estados Unidos demuestra que el Banco estableció la i2i como un programa de préstamos diferenciado, uno de cuyos objetivos específicos era la financiación de proyectos de investigación y desarrollo. A este respecto, los Estados Unidos señalan que, al poner en marcha la i2i, el BEI la describió explícitamente como "un programa de acción concreta encaminado a construir una Europa basada en el conocimiento y la innovación"; un "programa específico de préstamos por valor de 12.000 a 15.000 millones de euros" que, en febrero de 2003, el BEI declaró que "había alcanzado plenamente sus objetivos" al haberse comprometido 14.400 millones de euros en préstamos a fines de 2002. Los Estados Unidos justifican la atención principal que prestan a los préstamos en el marco de la i2i para *investigación y desarrollo* recordando que el sector de "investigación y desarrollo" era uno de los cinco "sectores económicos" objeto supuestamente de la i2i y porque "investigación y desarrollo" era además un epígrafe utilizado por el BEI para informar de la marcha de sus actividades crediticias en sus informes sobre la actividad. Además, los Estados Unidos sostienen que la importancia evidente que tiene la investigación y desarrollo en la i2i se pone también de manifiesto por el hecho de que el BEI utilizó los préstamos para investigación y desarrollo en el marco de la i2i como el "instrumento principal" mediante el que aplicó el acuerdo formal existente entre la Comisión Europea y el BEI de cooperar "con el fin de optimizar sus actividades en el ámbito de la investigación y de la explotación de los resultados de la investigación".[3752]

7.982 La manifestación de los Estados Unidos no nos parece convincente. Los Estados Unidos se basan en gran medida en la caracterización que el propio BEI hace de la i2i como un "programa" para llegar a la conclusión de que debe ser considerado como tal a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2. En general, tenemos dudas de que pueda darse siempre a la descripción que hace la autoridad otorgante de la naturaleza de sus actividades el valor probatorio que los Estados Unidos atribuyen a las declaraciones del BEI. No obstante, reconocemos que las declaraciones de la autoridad que otorga las subvenciones supuestamente específicas es pertinente a la determinación de si las subvenciones en cuestión son en realidad específicas en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2. Sin embargo, es preciso establecer su valor probatorio caso por caso. En el presente caso, si se

[3751] *Véanse* los párrafos 7.961-7.970 *supra*.

[3752] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, donde se cita el Memorándum Conjunto de la Comunidad Europea, representada por la Comisión de las Comunidades Europeas, y el Banco Europeo de Inversiones, por el que se establece un marco de cooperación entre el programa marco de investigaciones de la Comunidad y la "Iniciativa de Innovación 2000", párrafo 4, Estados Unidos - Prueba documental 155.

ICC suprimida donde se indica [***]

consideran en el contexto adecuado, las declaraciones del BEI proporcionan escaso o ningún respaldo a la tesis de que la i2i era un "programa", en el sentido que aducen los Estados Unidos.

7.983 La primera de las declaraciones en la que se basan los Estados Unidos corresponde a una publicación sin fecha de tres páginas del BEI en la que el Banco presentaba la i2i. La primera frase de esa publicación dice lo siguiente:

> "Para apoyar las orientaciones establecidas por los Jefes de Gobierno, el BEI aplica su Iniciativa 'Innovación 2000', un programa de acción concreta encaminado a construir una Europa basada en el conocimiento y la innovación."[3753]

Observamos, no obstante, que en la siguiente frase, el BEI describe a la i2i como una "iniciativa":

> "Esta iniciativa, adoptada por el Consejo de Gobernadores del BEI en su reunión anual de junio de 2000, abarca varios principios operativos destinados a orientar los préstamos del Grupo BEI hacia los cinco objetivos siguientes: ..."[3754]

Los Estados Unidos se refieren también a la descripción que el BEI hace en ese mismo documento de la i2i como un "programa específico de préstamos por valor de 12.000 a 15.000 millones de euros". Esta declaración corresponde al siguiente pasaje:

> "En el curso de los tres próximos años, el apoyo del BEI a estos sectores de actividad adoptará la forma de un programa específico de préstamos por valor de 12.000 a 15.000 millones de euros y de otros 1.000 millones de euros para el desarrollo de operaciones de capital riesgo. La Iniciativa 'Innovación 2000' más que aumentar el volumen de las financiaciones entrañará una reorientación cualitativa de las actividades del Grupo BEI hacia sectores de futuro y con considerable valor tecnológico añadido."[3755]

A nuestro parecer, esta declaración pone de manifiesto que no se tenía el propósito de que la i2i constituyera un nuevo "programa" en el sentido que aducen los Estados Unidos, sino únicamente una "reorientación cualitativa" de las actividades financieras en curso del BEI sin un aumento de su volumen total. Dicho de otra forma, tal como la interpretamos, la declaración indica que se pretendía que la i2i constituyera una continuación centrada en la "innovación" de las actividades crediticias en curso del BEI.

7.984 Según un comunicado de prensa del BEI, la i2i fue "puesta en marcha por el BEI para apoyar la 'Estrategia de Lisboa', aprobada por el Consejo Europeo en marzo de 2000, para construir una 'economía europea basada en el conocimiento y la innovación'".[3756] De forma análoga, las *Directrices de admisibilidad* del BEI explican que "{l}a 'Iniciativa de Innovación 2000' del Banco ... constituye su contribución al proceso de Lisboa, iniciado en la cumbre extraordinaria de la UE celebrada en Lisboa en marzo de 2000".[3757] El objetivo general de la Estrategia de Lisboa era convertir a Europa "en la economía basada en el conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer económicamente de forma sostenible con más y mejores empleos y una mayor cohesión social", con una serie de medidas que incluían un mayor apoyo a la investigación y desarrollo, la competitividad y

[3753] Estados Unidos - Prueba documental 154. (sin subrayar en el original)
[3754] Estados Unidos - Prueba documental 154. (sin subrayar en el original)
[3755] Estados Unidos - Prueba documental 154. (sin subrayar en el original)
[3756] Estados Unidos - Prueba documental 164.
[3757] *BEI, Eligibility Guidelines*, CE - Prueba documental 161, página 8. (las cursivas figuran en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

la innovación. En 2004, el BEI describió de la siguiente forma su participación en la aplicación de la Estrategia de Lisboa:

> "El Grupo BEI ha participado en la preparación y aplicación de {la Estrategia de Lisboa}, centrando sus esfuerzos en los ámbitos de innovación en que era más necesario un esfuerzo especial y en los que podía desplegarse mejor el apoyo de los préstamos del BEI o del capital riesgo (y las garantías) del Fondo Europeo de Inversiones. En consecuencia, en 2000, el Banco lanzó la 'Iniciativa de Innovación 2000'. En cierta medida, la i2i se basa en la experiencia obtenida con el 'Programa de Acción Especial de Amsterdam' {del BEI}, que se aplicó en 1997-2000 e introdujo o mejoró los préstamos para educación, salud e investigación y desarrollo, así como las inversiones en capital riesgo."[3758]

7.985 En esta descripción, el BEI reconoce expresamente que las actividades crediticias realizadas en el marco de la i2i eran "en cierta medida" una continuación más centrada en objetivos concretos de las actividades crediticias realizadas entre 1997 y 2000. De hecho, otras pruebas confirman que de los cinco objetivos de financiación establecidos en el marco de la i2i ("desarrollo de las PYME y del espíritu de empresa", "difusión de la innovación", "investigación y desarrollo", "redes de tecnología de la información y de las comunicaciones" y "enriquecimiento del capital humano"[3759]) al menos cuatro (si no los cinco) eran ya antes de la i2i objeto de las actividades crediticias del BEI.[3760]

7.986 Los datos que demuestran que el BEI concedía habitualmente préstamos, entre ellos el préstamo de 2002 a EADS, que respondían a varios "objetivos", y no sólo a la i2i, respaldan también la idea de que la i2i no era un "programa" en el sentido que aducen los Estados Unidos.[3761] De hecho, según el BEI el criterio pertinente de "admisibilidad" para el préstamo a EADS fue la "competitividad industrial" y no la i2i.[3762] Es difícil entender, y de hecho los Estados Unidos no lo explican demasiado, cómo puede caracterizarse a la i2i como un "programa" diferenciado de los demás

---

[3758] *BEI, Eligibility Guidelines*, CE - Prueba documental 161, página 8. "ECOFIN" es el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros de la UE. Está integrado por los Ministros de Economía y Hacienda de los Estados miembros de la UE, a los que se suman los Ministros de Presupuesto cuando se debaten cuestiones presupuestarias.

[3759] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 14 y 218 del Grupo Especial, en la última de las cuales se hace referencia a *The Innovation 2000 Initiative, Actively promoting a European economy based on knowledge and innovation*, Banco Europeo de Inversiones, páginas 2 y 3, Estados Unidos - Prueba documental 154.

[3760] El BEI ha facilitado sistemáticamente financiación para proyectos relativos a la "infraestructura europea de comunicaciones", el "capital humano" y la "competitividad industrial", bastante antes del establecimiento de la i2i. CE - Prueba documental 713. Además, las *Directrices de admisibilidad* ponen de manifiesto que el BEI comenzó a conceder préstamos para proyectos de "investigación y desarrollo *ex ante*" en 1995 y en la esfera de la "educación" (es decir, del "capital humano") en 1981. CE - Prueba documental 161, páginas 11 y 18. En lo que respecta a la "difusión de la innovación", no vemos razones para que el BEI no hubiera podido financiar el mismo tipo o tipos similares de proyectos antes del lanzamiento de la i2i en el marco de uno de sus restantes objetivos de financiación.

[3761] La Prueba documental 163 presentada por las Comunidades Europeas indica que el préstamo de 2002 a EADS estaba comprendido dentro de tres objetivos de la política de préstamos del BEI: "interés común (267 - c)", "i2i" y "Compet. Int. y UE". Esa Prueba documental identifica también otros muchos proyectos financiados por el BEI clasificados dentro de varios objetivos de política, incluida la i2i. Como ejemplo puede citarse el préstamo de 100 millones de euros de 2001 para el proyecto "Big Education Infrastructure" ("grandes infraestructuras de educación") que se considera que corresponde a cinco objetivos: "cohesión económica y social (267a), "interés común (267 - c)", "i2i", "medio ambiente" y "capital humano". *Véase también* CE, respuesta a la pregunta 182 del Grupo Especial, nota 92.

[3762] Estados Unidos - Prueba documental 157; y CE, Segunda comunicación escrita, nota 418, donde se hace referencia a CE - Prueba documental 163.

ICC suprimida donde se indica [***]

préstamos del BEI habida cuenta de que el Banco, a efectos de sus propias prescripciones en materia de presentación de informes, clasificaba los préstamos concedidos en el marco de la i2i como préstamos que respondían a varios objetivos de financiación.[3763]

7.987 Los Estados Unidos consideran que de la descripción explícita que hace el BEI de la i2i como un "programa específico de préstamos por valor de 12.000 a 15.000 millones de euros" se desprende que el Banco mantuvo un presupuesto específico para los préstamos en el marco de la i2i, lo que respalda la idea de que la i2i constituía un "programa" de préstamos diferenciado de las demás actividades crediticias del BEI.[3764] Afirman que la declaración hecha por el BEI a principios de 2003 de que "había alcanzado plenamente sus objetivos en el marco de la i2i" al haber comprometido 14.400 millones de euros en préstamos a fines de 2002 respalda su posición.[3765] Recordamos, no obstante, que ni el Tratado constitutivo de la CE ni los Estatutos del BEI establecen ningún límite legal al monto de los préstamos que el BEI puede conceder (aparte de exigir que el importe total comprometido de los préstamos y garantías no exceda en ningún momento del 250 por ciento del capital suscrito, y que el fondo de reserva se mantenga al nivel del 10 por ciento de este último).[3766] En consecuencia, probablemente es más acertado entender que el volumen de la financiación "específica" a que se hacía referencia en la declaración del BEI era el volumen previsto de préstamos que la Dirección del BEI había establecido para proyectos que respaldaban el objetivo de política de la i2i en 2002. Dado que los proyectos que se consideran comprendidos en el ámbito de la i2i pueden responder también a otros objetivos de política del BEI[3767], el volumen de la financiación "específica" declarado por el BEI abarcaba proyectos correspondientes a varios objetivos diferentes de política del Banco, incluida la i2i. Dicho de otra forma, incluso como expresión de los objetivos de la Dirección del BEI con respecto al volumen de préstamos en el marco de la i2i que debía alcanzarse en 2002, la cifra "específica" de "12.000 a 15.000 millones de euros" no abarcaba de hecho únicamente proyectos en el marco de la i2i.

7.988 Por último, observamos que los Estados Unidos no aducen que los préstamos concedidos en el marco de la i2i fueran aprobados con arreglo a procedimientos de solicitud, examen o adopción de decisiones diferentes a los de los demás préstamos del BEI, ni sostienen que los préstamos concedidos en el marco de la i2i se concedieran en términos y condiciones contractuales que los diferenciaran de los demás préstamos concedidos por el BEI. No obstante, a nuestro juicio, la comprensión del régimen jurídico con arreglo al cual se otorga una supuesta subvención es un aspecto pertinente e importante para formular una determinación de especificidad en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, por cuanto contribuye a definir el "programa" en cuestión. A este respecto, señalamos que no se nos ha presentado ninguna prueba que demuestre que los préstamos en el marco de la i2i se concedieran de conformidad con un régimen jurídico diferente del establecido por el artículo 267 del Tratado constitutivo de la CE y las disposiciones de los Estatutos del BEI, ni que esos préstamos se aprobaran mediante un procedimiento de examen diferente del descrito en el *Documento del ciclo de proyecto* del BEI.

[3763] La Prueba documental 713 presentada por las Comunidades Europeas contiene un cuadro en el que se desglosan los préstamos individuales concedidos por el BEI dentro de la UE en 2002 en seis rúbricas, que corresponden aproximadamente a sus objetivos de financiación. En una nota de ese cuadro se dice: "Dado que determinadas opciones de financiación responden a varios objetivos, el total de las diferentes rúbricas no es acumulable."

[3764] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 14 y 218 del Grupo Especial.

[3765] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 14 y 218 del Grupo Especial, donde se hace referencia a European Investment Bank, Annual Press Conference 2003, Background Note Nº 1: Innovation and Knowledge-Based Economy, página 1, Estados Unidos - Prueba documental 164.

[3766] *Véase* el párrafo 7.917 *supra*.

[3767] *Véase* el párrafo 7.986 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.989 Tras examinar cuidadosamente las pruebas concretas presentadas y los argumentos detallados expuestos por las partes, consideramos que la i2i no puede calificarse apropiadamente de "programa" a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2. El BEI fue establecido en virtud del Tratado constitutivo de la CE, que le confirió el mandato general de facilitar financiación "en todos los sectores de la economía" a fin de "contribuir al desarrollo equilibrado y estable del mercado común en interés de la Comunidad". Los Estatutos del BEI recuerdan expresamente y desarrollan ese mandato. Al igual que el Tratado constitutivo de la CE, los Estatutos del BEI indican que la financiación del BEI debe tener principalmente por objeto proyectos cuya ejecución contribuya al incremento de la productividad económica en general y al logro de los objetivos de política de la UE, que el BEI ha identificado sistemáticamente en varios documentos, entre ellos el *Documento del ciclo de proyecto* y las *Directrices de admisibilidad*. Los proyectos financiados pueden responder a uno o varios de esos objetivos y se clasifican en consonancia con ello en los informes anuales del BEI. Éstos y otros datos tienden a respaldar la idea de que en el presente caso el "programa" son los préstamos del BEI en su conjunto, que constituyen un único programa discrecional de financiación.[3768] En consecuencia, el programa de subvenciones pertinente del que se obtiene la "base de referencia" debe ser todo el programa de préstamos del BEI conforme al mandato del Tratado constitutivo de la CE y de los Estatutos del BEI, y no la totalidad de la financiación del BEI en el marco de la i2i.[3769]

7.990 Lo anterior no quiere decir, sin embargo, que estemos de acuerdo con la afirmación de las Comunidades Europeas de que la "base de referencia" pertinente debe ser el valor de todas las operaciones de préstamo del BEI desde 1957. Como hemos explicado antes, al evaluar si una subvención otorgada en el marco de un programa de subvenciones de larga data es específico en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, para identificar la "base de referencia" adecuada habrá que tener en cuenta el grado en que sería razonable y apropiado determinar si la subvención en litigio está en realidad ampliamente disponible en toda la economía para no redundar en beneficio de "determinadas empresas" tomando como base toda la duración del programa de subvenciones o un período más breve. Aunque las partes en esta diferencia no han presentado datos concernientes específicamente a ese aspecto, de los datos del total de los préstamos del BEI de 2004, año en que se desembolsó el préstamo de 2002 a EADS, se desprende que el préstamo **[***]** representó aproximadamente el **[***]** de todos los préstamos desembolsados ese año.[3770] Si se excluyen de este cálculo los préstamos "globales", que entre 1957 y 2006 equivalieron aproximadamente al 27 por ciento de los préstamos del BEI[3771], puede estimarse que la financiación **[***]** recibida por EADS en virtud del préstamo de 2002 representó el **[***]** de todos los préstamos "individuales" desembolsados por el BEI en 2004. Se llega esencialmente al mismo resultado si se considera el préstamo a EADS a la luz del importe total de todos los préstamos desembolsados en 2002 (35.214 millones de euros)[3772] o incluso de todos los préstamos "individuales", cuyo valor puede estimarse que ascendió aproximadamente a 25.700 millones de euros.[3773] Habida cuenta de que hemos constatado que la i2i constituye una *continuación* centrada en la "innovación" de las actividades de financiación en curso del BEI, la utilización del monto de todos los préstamos del BEI (desembolsos efectivos) en un año civil tal vez implique la consideración de un período demasiado breve para evaluar si la cuantía del préstamo

[3768] *Véase* el párrafo 7.923 *supra*.

[3769] Señalamos que las partes no han aducido que debamos limitar nuestro examen de las actividades de financiación del BEI a los datos concernientes únicamente a préstamos para la producción o venta de *mercancías*. Sin embargo, a nuestro juicio, puede entenderse que el hecho de que el Acuerdo SMC se ocupe exclusivamente de las subvenciones a *mercancías* significa que en la base de referencia para el análisis de la desproporción debe prescindirse de las subvenciones otorgadas en su caso para la prestación de servicios.

[3770] *BEI, informe anual 2004, volumen I, informe de actividad*, página 4, donde se indica que los "préstamos desembolsados" en 2004 ascendieron a 38.547 millones de euros (excluidos los 93 millones de euros desembolsados por conducto del fondo de inversión del BEI), CE - Prueba documental 714.

[3771] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1048 y CE - Prueba documental 165.

[3772] *Grupo BEI, Informe sobre la actividad 2002*, página 2. CE - Prueba documental 712.

[3773] (73 por ciento de 35.214 millones de euros = 25.706 millones de euros.)

ICC suprimida donde se indica [***]

a EADS fue "desproporcionadamente elevada". No obstante, aun utilizando los datos del año civil en el que se desembolsó el préstamo (2004) o en que se convino inicialmente la apertura de la línea de crédito (2002) la cuantía del préstamo a EADS representa como máximo el **[*******]** de las operaciones totales de financiación del BEI en forma de "préstamos individuales" en cada uno de esos dos años. Es evidente que si se considera la cuantía del préstamo a EADS en función de los datos relativos a las operaciones de financiación del BEI en un período más largo esa proporción sería menor. Teniendo presente que las Comunidades Europeas tienen una economía muy diversificada, no consideramos que los datos que acabamos de exponer impliquen que el préstamo de 2002 a EADS representara una cantidad de subvenciones desproporcionadamente elevada.

7.991 Constatamos por consiguiente, en conclusión, que los Estados Unidos no han establecido que el préstamo de 2002 a EADS implique "la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas" en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, porque el préstamo **[*******]** a EADS no fue desproporcionadamente elevado en comparación con el valor total del programa de préstamos del BEI en un período que consideramos razonable y apropiado para llevar a cabo un análisis de la desproporción.

"utilización predominante"

7.992 En apoyo de su alegación de que el préstamo de 2002 a EADS pone de manifiesto la "utilización predominante" de un programa de subvenciones, lo que hace que sea una subvención específica en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, los Estados Unidos se basan esencialmente en los mismos hechos y argumentos expuestos en relación con su alegación de "desproporción". También a este respecto los argumentos de los Estados Unidos se articulan en función del monto de la contribución financiera recibida por EADS en virtud del préstamo en comparación con: a) todos los préstamos concedidos por el BEI para proyectos de investigación y desarrollo en el marco de la i2i en 2002 o b) todos los préstamos concedidos por el BEI para proyectos de investigación y desarrollo en el marco de la i2i entre 2000 y fines de 2002, habida cuenta del elevado grado de diversificación de la economía de la UE. Además, los Estados Unidos afirman que el préstamo concedido a EADS fue el mayor préstamo concedido a una empresa en el marco del supuesto programa i2i considerado en su conjunto, durante el período comprendido entre 2000 y 2003 o incluso entre 2000 y 2006.[3774]

7.993 Recordamos que "la utilización predominante {de un programa de subvenciones} por determinadas empresas" puede describirse simplemente como una situación en la que un programa de subvenciones es utilizado principalmente, o en su mayor parte, por determinadas empresas. "La utilización predominante {de un programa de subvenciones} por determinadas empresas" puede indicar que una subvención es en realidad específica, en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 cuando, teniendo en cuenta i) "el grado de diversificación de las actividades económicas dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante" y ii) "el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones", de esa utilización predominante se desprenda que la subvención de que se trata *no* está ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente para no redundar en beneficio de "determinadas empresas".[3775] A nuestro juicio, al examinar si existe una "utilización predominante" de un programa de subvenciones en ese sentido, el punto de partida debe ser la identificación del programa de subvenciones pertinente.

7.994 Por las mismas razones expuestas en apoyo de sus alegaciones de "desproporción", los Estados Unidos sostienen que el programa de subvenciones pertinente a efectos de determinar si el préstamo de 2002 a EADS pone de manifiesto una "utilización predominante" es la i2i. Hemos desestimado ya la alegación de los Estados Unidos, y hemos constatado, por el contrario, que el

[3774] *Véase* el párrafo 7.944 *supra*.
[3775] *Véanse* los párrafos 7.974-7.976 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

programa de subvenciones pertinente es el conjunto de las operaciones de préstamo del BEI conforme al mandato del Tratado constitutivo de la CE y de sus Estatutos.[3776] Además, hemos llegado también a la conclusión de que, en comparación con el valor estimado de todos los préstamos "individuales" desembolsados por el BEI en un solo año (2002 o 2004), la cuantía del préstamo a EADS representó como máximo **[***]**.[3777] Teniendo presente que las Comunidades Europeas tienen una economía muy diversificada, y considerando que ese porcentaje sería aún menor si la cuantía del préstamo a EADS se valorara en función de los datos de los préstamos del BEI en un período más largo, no consideramos que el préstamo de 2002 a EADS ponga de manifiesto la "utilización predominante" de un programa de subvenciones por "determinadas empresas".

7.995 A idéntica conclusión llegamos si examinamos las alegaciones de los Estados Unidos acerca de la magnitud del préstamo a EADS en comparación con la de los concedidos a otros receptores.[3778] Aunque no disponemos de datos precisos, por empresas receptoras, sobre el valor de los desembolsos de préstamos del BEI en relación con todo su programa de préstamos (que para nosotros habría constituido el nivel de comparación preferible), contamos con información sobre el valor, por receptores, de los desembolsos realizados por el BEI para proyectos que reunían las condiciones establecidas en la i2i entre 2000 y 2006 por receptores.[3779] Examinando atentamente esta información no encontramos que hubiera ninguna empresa prestataria[3780] que recibiera un préstamo "individual" cuya cuantía fuera mayor que el desembolso **[***]** recibido por EADS en 2004. No obstante, hay al menos seis empresas que recibieron siete desembolsos de préstamos "individuales" en 2000, 2001, 2003, 2005 y 2006 que fueron superiores a **[***]**.[3781] En consecuencia, incluso si examinamos la magnitud relativa del préstamo de 2002 a EADS al nivel de la i2i, no nos parece que el desembolso del préstamo **[***]** a EADS ponga de manifiesto una "utilización predominante" por esa empresa, con independencia de que examinemos los datos correspondientes al período comprendido entre 2000 y 2002 (como sería procedente según afirman los Estados Unidos[3782]) o al período comprendido entre 2000 y 2006 (que las Comunidades Europeas indican que puede utilizarse).[3783] Aunque, como ya hemos dicho, carecemos de datos precisos, por empresas receptoras, sobre el valor de los desembolsos de préstamos del BEI correspondientes a todo su programa de préstamos en un año dado, tenemos la firme sospecha de que si examináramos el préstamo a EADS utilizando este grupo de comparación más amplio entre 2000 y 2006, o incuso entre 2000 y 2003, ese valor sería aún menos significativo en comparación con los demás préstamos "individuales" concedidos a empresas receptoras en esos mismos años.[3784]

[3776] *Véase* el párrafo 7.989 *supra*.

[3777] *Véase* el párrafo 7.990 *supra*.

[3778] Recordamos que nuestro análisis de especificidad se refiere al préstamo de **[***]** efectivamente desembolsado, y no a la línea de crédito por valor de 700 millones de euros. *Véase* el párrafo 7.979 *supra*.

[3779] CE - Prueba documental 883 (ICC).

[3780] Excluidos los bancos y las entidades o corporaciones públicas.

[3781] Las empresas y los desembolsos correspondientes, incluidas las fechas son: Telefónica Finanzas SA **[***]**; Wind Telecomunicazioni SPA **[***]**; Deutsche Telekom AG **[***]**; ENEL Distribuzione SPA **[***]**; One 2 one Personal Communications **[***]**; y Vodafone Group PLC **[***]**. CE - Pruebas documentales 883 (ICC) y 163.

[3782] Por ejemplo, observaciones de los Estados Unidos a CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.

[3783] Por ejemplo, CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial.

[3784] Históricamente, el BEI desembolsa en torno al 84 por ciento de la cuantía del préstamo concedido contractualmente. CE, respuesta a la pregunta 181 del Grupo Especial. Basándonos en este dato, podemos identificar, a partir de la Prueba documental 163 presentada por las Comunidades Europeas, al menos 40 préstamos "individuales" "firmados" por el BEI entre 2000 y 2006, que supusieron fondos *desembolsados*, según estimaciones, superiores a **[***]**, es decir préstamos individuales con un valor "firmado" superior a **[***]**.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.996 En consecuencia concluimos, sobre la base del análisis precedente, que los Estados Unidos no han establecido que el préstamo de 2002 a EADS implique la "utilización predominante por determinadas empresas" del programa de préstamos del BEI, en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 y que, por lo tanto, se trata de un préstamo que no es específico con arreglo a los términos de esa disposición.

Los préstamos concedidos a Airbus entre 1988 y 1993

7.997 Los Estados Unidos alegan que los préstamos concedidos a Airbus entre 1988 y 1993 son específicos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque, a su juicio, el total de las contribuciones financieras facilitadas en el marco de esos préstamos representa una cantidad desproporcionadamente elevada de subvenciones otorgadas a determinadas empresas en comparación con: a) el valor de todos los préstamos del BEI concedidos entre 1988 y 1993 y correspondientes a la categoría "industria, servicios y agricultura" utilizada entonces por el BEI en la descripción de sus operaciones de préstamo; o b) el valor de todos los préstamos del BEI concedidos entre 1988 y 1993 y correspondientes al objetivo existente a la sazón de "competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas", habida cuenta del elevado grado de diversificación de la economía de la UE. Además, los Estados Unidos aducen que los préstamos impugnados representaban cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones porque, según alegan: i) Airbus fue el mayor receptor de préstamos "individuales" del BEI entre 1988 y 1993; ii) dentro del conjunto de las empresas privadas, los préstamos del BEI a Airbus de 1988 a 1993 excedieron en un 44 por ciento aproximadamente de los préstamos al siguiente receptor por orden de importancia; y iii) la cuantía de los préstamos recibidos por Airbus entre 1988 y 1993 superó a la de los préstamos del BEI en cualquier sector industrial durante ese período, con excepción de los de productos químicos y de otro equipo de transporte.[3785]

7.998 Al igual que en el caso de los argumentos formulados con respecto al préstamo de 2002 a EADS, ambas partes han expuesto su posición sobre la cuestión de si los préstamos impugnados del BEI concedidos a Airbus entre 1988 y 1993 implicaban la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones, basándose principalmente en el monto de las contribuciones financieras correspondientes. Aunque el monto de una contribución financiera en forma de préstamo no es la cuantía de la subvención otorgada en virtud de ese préstamo, consideramos que la cuantía del principal transferido mediante un préstamo puede constituir un indicador útil de la cuantía de una subvención, especialmente cuando, como ocurre en el presente caso, hay datos que demuestran que las condiciones relativas a los tipos de interés de los préstamos concedidos por la autoridad otorgante se atenían a una metodología uniforme, y las partes en la diferencia no han aducido que haya, en general, una diferencia importante entre los préstamos en cuanto al grado de subvención.[3786] En consecuencia, habida cuenta de las circunstancias concretas que se nos han expuesto, consideramos que la cuantía real del principal transferido a los receptores de préstamos subvencionados concedidos por el BEI puede servir como indicativo razonable de las "cantidades de subvenciones".

7.999 Los Estados Unidos sostienen que la información públicamente disponible pone de manifiesto que el monto total de las contribuciones financieras transferidas a Airbus en virtud de los préstamos impugnados ascendió a 1.061 millones de euros.[3787] La cifra indicada por las Comunidades Europeas

[3785] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 15 del Grupo Especial, donde se hace referencia, entre otras cosas, a la Prueba documental 475 presentada por los Estados Unidos.

[3786] *Véase* el párrafo 7.980 *supra*.

[3787] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 420, Estados Unidos - Prueba documental 475. Al mismo monto se llega sumando el valor de los préstamos individuales identificados en la

ICC suprimida donde se indica [***]

es esencialmente la misma.[3788] Por consiguiente, no parece haber desacuerdo entre las partes en lo que respecta al valor aproximado de todos los fondos recibidos por Airbus en el marco de los préstamos impugnados. Además, señalamos que las Comunidades Europeas no han cuestionado la decisión de los Estados Unidos de presentar sus alegaciones de especificidad contra los préstamos impugnados de forma global, en lugar de abordar cada préstamo por separado, como hicieron en el caso del préstamo de 2002 a EADS. De hecho, en su respuesta a las alegaciones de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas han adoptado en cierta medida el mismo enfoque.

7.1000 A nuestro juicio, cuando en el marco de un solo programa de subvenciones de larga data se hayan concedido al mismo receptor una serie de préstamos que otorgan un beneficio, puede ser conveniente examinar si la concesión de esos préstamos implicó la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones, en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, sumando los montos de las subvenciones, especialmente cuando hay una estrecha relación temporal entre los préstamos. No obstante, al identificar la duración apropiada del programa de subvenciones, debe tenerse en cuenta que esos montos se han acumulado.[3789] En consecuencia, cabe la posibilidad de que una parte que invoque el párrafo 1 c) del artículo 2 en un procedimiento de solución de diferencias de la OMC desee realizar un análisis de la desproporción acumulando las cantidades de subvenciones otorgadas en, por ejemplo, los dos primeros años de un programa de subvenciones de 10 años de duración. En tal caso, no sería procedente, a nuestro juicio, comparar el monto total de esas cantidades con todas las subvenciones otorgadas en el marco del programa en el primer o segundo año de su existencia solamente. Además, en la misma situación de hecho, es posible que tampoco tenga sentido comparar la cuantía acumulada de subvenciones con subvenciones que incluyan cantidades concedidas en los dos *últimos* años del programa de subvenciones cuando se haya producido un cambio significativo en lo que respecta a la importancia de las actividades subvencionadas en la economía en general.[3790] A este respecto, no encontramos ninguna contradicción (y desde luego las Comunidades Europeas no han señalado a nuestra atención ninguna) entre el enfoque adoptado por los Estados Unidos al formular sus alegaciones de especificidad contra el préstamo de 2002 a EADS y su enfoque con respecto a los otros 11 préstamos, el último de los cuales fue concedido en 1993.

7.1001 En cuanto al contenido de la alegación de los Estados Unidos, recordamos una vez más que para examinar si la cuantía de la subvención otorgada en el marco de un programa determinado de subvenciones es desproporcionadamente elevada a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2 es preciso elegir una "base de referencia" o unos "datos de referencia" apropiados.[3791] Además, cuando la

---

Prueba documental 157 presentada por los Estados Unidos (excluyendo el préstamo de 1997 a Aérospatiale para el Super Transporteur, respecto del cual los Estados Unidos han desistido de su reclamación).

[3788] Las Comunidades Europeas señalan en varias ocasiones que el valor de los préstamos del BEI (incluida toda la línea de crédito de 700 millones de euros abierta en favor de EADS en 2002) asciende al 0,3 por ciento aproximadamente de los préstamos totales del Banco de 1957 a 2006, cuyo valor, según informan, ascendió a 591.500 millones de euros. En consecuencia, si se excluye la línea de crédito de 700 millones de euros convenida con EADS, el valor de los restantes préstamos del BEI impugnados en litigio según las Comunidades Europeas es de 1.075 millones de euros aproximadamente. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 478; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 195; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 151 del Grupo Especial.

[3789] Recordamos que al examinar si una subvención se ha concedido en cantidades desproporcionadamente elevadas a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2, "se tendrá en cuenta … el período durante el que se haya aplicado el programa de subvenciones". *Véanse* los párrafos 7.966-7.970 *supra*.

[3790] En el párrafo 7.970 *supra* se recogen nuestras observaciones sobre la incidencia que los cambios significativos en lo que respecta a la importancia de las actividades subvencionadas en la economía general pueden tener en la determinación de si una subvención se ha concedido en cantidades desproporcionadamente elevadas a los efectos del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

[3791] *Véanse* los párrafos 7.961-7.970 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

cantidad de subvención en litigio se concede de conformidad con un programa de subvenciones, la "base de referencia" o los "datos de referencia" deben basarse en ese programa de subvenciones.[3792] En el caso de los préstamos impugnados, los Estados Unidos identifican dos posibles "bases de referencia": a) el valor de todos los préstamos del BEI concedidos entre 1988 y 1993 correspondientes a la categoría "industria, servicios y agricultura" utilizada entonces por el BEI en la descripción de sus operaciones de préstamo; o b) el valor de todos los préstamos del BEI concedidos entre 1988 y 1993 correspondientes al objetivo, entonces existente, del BEI, de "competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas". Ninguna de esas dos opciones nos parece acertada.

7.1002 Como reconocen los Estados Unidos, "industria, servicios y agricultura" y "competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas" no constituyen programas diferenciados de subvenciones aplicados por el BEI, sino que son simplemente descripciones utilizadas en sus clasificaciones por el Banco al informar de sus operaciones generales de préstamo[3793], como se desprende claramente de los pasajes de los informes anuales del BEI presentados por los Estados Unidos en las Pruebas documentales 176 a 181. Utilizar esas rúbricas como centro del análisis de la "desproporción" significaría prescindir del hecho de que, en el momento en que se concedieron los préstamos impugnados, el ámbito del programa de préstamos del BEI no se agotaba en las dos rúbricas concretas elegidas por los Estados Unidos. En particular, "industria, servicios y agricultura" era uno de los dos sectores económicos[3794] y "competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas" uno de los cinco objetivos de financiación[3795] utilizados por el BEI para describir sus operaciones. Como hemos constatado ya, es todo el programa de préstamos del BEI conforme al mandato del Tratado constitutivo de la CE y de los Estatutos del BEI el que debe servir de punto de partida para identificar la "base de referencia" adecuada para llevar a cabo un análisis de la "desproporción".[3796]

7.1003 El valor total de los préstamos "individuales" concedidos por el BEI dentro de las Comunidades Europeas entre 1988 y 1993 ascendió a 62.057 millones de ecus.[3797] De los datos de que disponemos no se desprende claramente si ese monto correspondía a cantidades de financiación "firmadas" o "desembolsadas".[3798] En el primer caso, teniendo presente que históricamente el BEI ha desembolsado el 84 por ciento de la cuantía "firmada" de sus préstamos[3799], podría estimarse que el valor de los préstamos "individuales" efectivamente desembolsado entre 1988 y 1993 fue de 52.142 millones de ecus, lo que significa que el importe de 1.061 millones de euros del préstamo recibido por Airbus representa aproximadamente el 2 por ciento de todos los desembolsos correspondientes a préstamos "individuales" durante el período comprendido entre 1988 y 1993. No obstante, a nuestro juicio, dado que la cuantía de la subvención en litigio se refiere a 11 préstamos concedidos en un período de seis años, y que el BEI aplica un programa de préstamos de gran duración, sería razonable y conveniente examinar la importancia relativa de los préstamos a Airbus en un período más largo que

[3792] *Véase* el párrafo 7.967 *supra*.

[3793] *Véase*, por ejemplo, la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 15 del Grupo Especial.

[3794] El otro era "energía e infraestructura".

[3795] Los otros cuatro eran: "desarrollo regional", "infraestructura de la Comunidad", "energía" y "protección del medio ambiente y desarrollo urbano". Señalamos que los pasajes de los informes anuales presentados por los Estados Unidos no identifican como uno de los objetivos de la financiación del BEI en el año 1988 la "competitividad internacional e integración a nivel europeo de las grandes empresas". *Véase* Estados Unidos - Prueba documental 176.

[3796] *Véase* el párrafo 7.989 *supra*.

[3797] Estados Unidos - Pruebas documentales 176-181.

[3798] Las Comunidades Europeas afirman que las cantidades de financiación identificadas en Estados Unidos - Pruebas documentales 176 a 181 representan cantidades de financiacion "firmadas" dentro de las Comunidades Europeas. CE, petición de reexamen intermedio, página 15.

[3799] *Véase* la nota 3784 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

los seis años comprendidos entre 1988 y 1993. Al hacerlo, observamos que, aun añadiendo sólo los datos de un año más, la cuantía de los préstamos concedidos a Airbus representaría una proporción de todos los desembolsos realizados en el marco de préstamos "individuales" del BEI inferior al 2 por ciento. Teniendo en cuenta que la economía de las Comunidades Europeas es una economía muy diversificada, no consideramos que esos datos respalden la conclusión de que los 11 préstamos a Airbus impugnados ponen de manifiesto la existencia de una subvención que es en realidad específica en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2.

7.1004 Por último, los Estados Unidos sostienen que los 11 préstamos a Airbus impugnados implicaron la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones porque: i) Airbus fue el mayor receptor de préstamos "individuales" del BEI entre 1988 y 1993; ii) entre las empresas privadas, los préstamos del BEI a Airbus entre 1988 y 1993 excedieron en un 44 por ciento aproximadamente de los préstamos al siguiente receptor por orden de importancia; y iii) la cuantía de los préstamos recibidos por Airbus entre 1988 y 1993 fue superior a la de los préstamos del BEI en cualquier sector industrial completo durante ese período, con excepción de los de productos químicos y de otro equipo de transporte. En concreto, los Estados Unidos aducen que "esos hechos adicionales ponen de manifiesto que aun examinando los préstamos del BEI desde otras perspectivas distintas de la propuesta en {la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos}, {los préstamos a Airbus} siguen siendo desproporcionadamente elevados".[3800]

7.1005 Tenemos dudas de que las afirmaciones fácticas de los Estados Unidos impliquen necesariamente que los fondos obtenidos por Airbus entre 1988 y 1993 entrañaran la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones, en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2. Por ejemplo, no vemos ninguna razón evidente por la que el simple hecho de que Airbus pueda haber sido el mayor receptor de fondos en ese período demuestre, habida cuenta del elevado grado de diversificación de la economía de las Comunidades Europeas y la prolongada duración del programa de préstamos del Banco, que esté justificada una constatación de especificidad debido a que las subvenciones del BEI no estén *en realidad* ampliamente disponibles en medida suficiente. Además, no estamos totalmente seguros de que sea procedente, habida cuenta de que muchos de los préstamos que los Estados Unidos impugnan en la presente diferencia fueron préstamos a entidades que eran al menos en parte de propiedad estatal[3801], excluir del análisis toda la información concerniente a los préstamos a entidades de propiedad pública. De hecho, los Estados Unidos no lo han hecho en los otros análisis de la "desproporción" que han presentado.

7.1006 Sin embargo, aun dejando aparte esas dudas, no podemos aceptar la tesis de los Estados Unidos, porque se basa en datos "de referencia" derivados exclusivamente de las actividades del BEI en los años en que se concedieron a Airbus los préstamos en litigio. Los Estados Unidos no han explicado por qué debe reducirse la duración de la "base de referencia" a esos años, y se han limitado a destacar que esos fueron los años en los que se concedieron los préstamos a Airbus. Además, como hemos expuesto antes, consideramos que, dado que la cuantía de las subvenciones en litigio se refiere a 11 préstamos concedidos a lo largo de un período de 6 años, y habida cuenta de la larga duración del programa de préstamos del BEI, sería razonable y conveniente tener en cuenta datos de los años en que Airbus no participó en el programa de préstamos del BEI. La inclusión en el análisis de datos sobre las operaciones de préstamo del BEI correspondientes, por ejemplo, a los 4 años inmediatamente posteriores a 1993 (utilizando un período "de referencia" de 10 años, de 1988 a 1997)

[3800] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 15 del Grupo Especial, donde se hace referencia, entre otras cosas, a la Prueba documental 475 presentada por los Estados Unidos.

[3801] Las Comunidades Europeas señalan que "todos los receptores de los préstamos impugnados (salvo British Aerospace y Airbus Industrie)" eran empresas "de propiedad estatal". CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 473.

ICC suprimida donde se indica [***]

pondría de manifiesto que FIAT recibió del BEI préstamos por mayor valor que Airbus[3802] y reduciría también la importancia de los préstamos recibidos por Airbus en ese período en comparación con otros sectores industriales.[3803]

7.1007 En consecuencia, por todas las razones expuestas y habida cuenta del alto grado de diversificación de la economía de las Comunidades Europeas y de la larga duración del programa de préstamos del BEI, constatamos que los Estados Unidos no han establecido que los tres hechos adicionales (antes descritos)[3804] que destacan demuestren que los préstamos concedidos a Airbus entre 1988 y 1993 fueron específicos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2.

d) Conclusión general

7.1008 En síntesis, concluimos que los Estados Unidos no han establecido que cada uno de los 12 préstamos del BEI impugnados que hemos constatado que constituían subvenciones[3805] sea específico en el sentido de los párrafos 1 a) y 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En consecuencia, desestimamos la reclamación de los Estados Unidos contra esas medidas y no volveremos a ocuparnos de ellas en la presente diferencia.

6. La cuestión de si los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España han subvencionado a Airbus proporcionando infraestructura y donaciones relacionadas con la infraestructura

a) Introducción

7.1009 En esta sección de nuestro informe nos ocuparemos de las alegaciones de los Estados Unidos sobre las medidas relacionadas con la infraestructura tomadas por las autoridades alemanas en Hamburgo, Nordenham y Bremen; por las autoridades francesas en Toulouse; por las autoridades del Reino Unido en Broughton (Gales); y por las autoridades españolas en numerosos lugares de España.[3806]

7.1010 Los Estados Unidos manifiestan que la provisión de infraestructura y de donaciones relacionadas con la infraestructura por parte de los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España constituye subvenciones específicas en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 y del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos se refieren concretamente a la provisión del polígono industrial del Mühlenberger Loch cerca de Hamburgo[3807], ciertas donaciones para los costos de

[3802] *Véase* CE - Prueba documental 163, donde se muestra que FIAT recibió préstamos por valor de 83 millones de euros (1995), 180 millones de euros (1996) y 210 millones de euros (1997). En 1998, FIAT obtuvo otro préstamo de 250 millones de euros.

[3803] Las Comunidades Europeas aducen que si los Estados Unidos hubieran tenido en cuenta en su análisis las cantidades prestadas por el BEI mediante préstamos "globales", habrían observado que el valor de los préstamos a Airbus entre 1988 y 1993 fue inferior al de los préstamos concedidos no sólo a los sectores de "equipo de transporte" y "productos químicos", sino también a los de "industria metalúrgica e ingeniería mecánica", "productos alimenticios", "papel y pasta de papel, impresión", "electrónica e ingeniería eléctrica" y "elaboración de caucho y de productos plásticos". CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 476 y CE - Prueba documental 720. No obstante, no podemos aceptar esta información, por cuanto se da a entender que los préstamos "globales" del BEI se conceden conforme al mismo proceso de adopción de decisiones y en los mismos términos y condiciones esencialmente que los préstamos "individuales", siendo así que los datos de que disponemos indican lo contrario. *Véanse* los párrafos 7.903 y 7.913 *supra*.

[3804] *Véase* el párrafo 7.1004 *supra*.

[3805] *Véase* el párrafo 7.885 *supra*.

[3806] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 421.

[3807] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 423.

ICC suprimida donde se indica [***]

construcción de la cadena de montaje del A380 en Hamburgo[3808], la provisión de la extensión de la pista del aeropuerto de Bremen[3809], la provisión del polígono de la ZAC Aéroconstellation[3810], las carreteras de acceso al polígono de la ZAC Aéroconstellation y la carretera de unión entre el polígono Aéroconstellation y el "Itinéraire à grand gabarit" (IGG)[3811], una donación del Estado federado alemán de Baja Sajonia para la ampliación de las instalaciones de Airbus en Nordenham[3812]; una donación del Gobierno de Gales para el polígono de Airbus en Broughton (Gales)[3813]; y donaciones de gobiernos locales y regionales españoles para la ampliación y modernización de las plantas de Airbus y EADS en El Puerto de Santa María, Illescas, Puerto Real, Sevilla y La Rinconada.[3814]

7.1011 Los Estados Unidos sostienen que cada una de estas medidas implica una contribución financiera en el sentido de los párrafos 1 a) 1) i) o iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, cada una de las cuales otorga un beneficio a Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos sostienen que el Mühlenberger Loch, el aeropuerto de Bremen y la ZAC Aéroconstellation y las carreteras de acceso constituyen un suministro de bienes y servicios que no son "infraestructura general" y que las demás medidas son simples donaciones y que, por lo tanto, existe una contribución financiera de un gobierno en cada uno de esos casos. Los Estados Unidos afirman además que cada una de las subvenciones citadas es específica, *de jure* o *de facto*, o en ambos sentidos, para Airbus. Cuando dicen que otorgan un beneficio, los Estados Unidos aducen que los gobiernos proporcionaron la infraestructura en cuestión en condiciones mejores que las comerciales, comparadas con las referencias de mercado declaradas o que las medidas fueron donaciones y que, por consiguiente, otorgaron un beneficio.

7.1012 Las Comunidades Europeas aducen que el Mühlenberger Loch, la extensión de la pista de Bremen y el polígono de la ZAC Aéroconstellation y las carreteras de acceso constituyen "infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, y que por ello no hay una contribución financiera, por lo que estas medidas no son subvenciones y no corresponde que el Grupo Especial las considere.[3815] Además, las Comunidades Europeas aducen que estas medidas, suponiendo que efectivamente entrañaran una contribución financiera, no otorgaron un beneficio a los receptores.[3816] Las Comunidades Europeas no formulan ningún argumento sobre la especificidad en relación con estas medidas.

7.1013 Con respecto a las medidas que son simples donaciones, las Comunidades Europeas no cuestionan que cada una de ellas implique una contribución financiera y otorgue un beneficio al receptor respectivo, pero sostienen en general que no son específicas.[3817] Las Comunidades Europeas señalan que algunas de ellas no son específicas porque están disponibles en general para las empresas en la región de que se trate[3818], y que otras no lo son porque la legislación aplicable pertinente fija criterios objetivos en materia de admisibilidad para las donaciones en cuestión y para su cuantía.[3819]

[3808] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 446. Los Estados Unidos desisten de su alegación en este aspecto, Estados Unidos, respuesta a la pregunta 24 del Grupo Especial, párrafo 167. Por consiguiente no nos ocupamos más de esta alegación y no hacemos ninguna constatación respecto a ella.

[3809] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 450 y 451.

[3810] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 456.

[3811] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 456.

[3812] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 488.

[3813] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 490.

[3814] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 486.

[3815] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 750, 875, 908 y 940.

[3816] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 751, 876 y 909. Las Comunidades Europeas también sostienen que la provisión de carreteras no es específica. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 945.

[3817] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 709 y 948.

[3818] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 892, 962, 967 y 980.

[3819] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 898, 963, 969 y 971.

ICC suprimida donde se indica [***]

Además, las Comunidades Europeas aducen con respecto a algunas de esas medidas que el receptor no fue Airbus o que la donación en cuestión no fue otorgada en relación con las LCA.[3820]

7.1014 Comenzamos nuestro análisis de las alegaciones de los Estados Unidos examinando una cuestión que es común a nuestro análisis de las medidas sobre el Mühlenberger Loch, el aeropuerto de Bremen y la ZAC Aéroconstellation: cuándo la provisión de bienes o servicios en forma de infraestructura constituye una provisión de infraestructura "**que no [es] infraestructura general**" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 (sin negritas en el original), de forma que hay una contribución financiera de un gobierno. No se discute que esas medidas fueron adoptadas por un "gobierno" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Por lo tanto, si concluimos que esas medidas entrañan contribuciones financieras, pasaremos seguidamente a determinar si cada medida otorga un beneficio a Airbus y, en el grado en que es impugnada, si es específica. Por último, nos ocuparemos de las cuestiones de si las donaciones impugnadas de las autoridades regionales son subvenciones y fueron recibidas por Airbus y si son específicas en el sentido del artículo 2. Con respecto a estas últimas medidas, no hay desacuerdo acerca de la existencia de una contribución financiera de un gobierno ni sobre la existencia de un beneficio.

b) ¿Cuándo la provisión de bienes o servicios en forma de infraestructura constituye una provisión de infraestructura "que no {es} infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1?

i) Argumentos de las partes

7.1015 Los Estados Unidos afirman que las medidas en cuestión relacionadas con la infraestructura son contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 dado que esas medidas proporcionan infraestructura "que no {es} infraestructura general". Los Estados Unidos dicen que el sentido corriente de la expresión "infraestructura general", en el contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo SMC, lleva a la interpretación de que una infraestructura "general" es una infraestructura que es accesible a todos o casi todos los usuarios, sobre una base universal y no discriminatoria, en la que no hay limitaciones de uso *de jure* o *de facto*.[3821] Los Estados Unidos indican que la infraestructura, para ser excluida del párrafo 1 a) 1) iii) del Acuerdo SMC como infraestructura "general", debe incluir, involucrar o afectar a todas o casi todas las partes de un territorio o una comunidad completa o debe ser total o casi totalmente universal, a diferencia de parcial, particular o local. Los Estados Unidos sostienen que, a la inversa, la infraestructura que incluye, involucra o afecta a sólo una determinada empresa o grupo de empresas, o que está solamente a disposición de una cantidad limitada de empresas o grupo de empresas ("de aplicación específicamente limitada") no es infraestructura "general".[3822] Los Estados Unidos señalan a continuación que la provisión de bienes es "infraestructura general" "si está disponible para todos los miembros del público en las mismas condiciones".[3823] En este contexto, los Estados Unidos alegan que el simple hecho de que un gobierno cree infraestructura por razones de "política pública" o para "impulsar el desarrollo económico" o para cumplir una función pública, no la hace "general". Por lo tanto, para los Estados Unidos, el uso universal es el factor que determina si cierta infraestructura puede ser considerada "infraestructura general" a los fines del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3824]

[3820] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 975-997.
[3821] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 79.
[3822] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 137.
[3823] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 310.
[3824] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 304.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1016 Las Comunidades Europeas no están en desacuerdo con la opinión de los Estados Unidos de que el uso universal es un factor importante para decidir si determinada infraestructura puede considerarse "infraestructura general" a los fines del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, las Comunidades Europeas no aceptan que éste sea el factor único o determinante.[3825] Según las Comunidades Europeas, el término "general" en su sentido corriente, en el contexto y a la luz de su objeto y fin, significa lo contrario a "específico", y el término "infraestructura" significa los bienes y servicios básicos de una sociedad que sustentan su actividad económica.[3826] Leídos conjuntamente, a juicio de las Comunidades Europeas, significan que infraestructura "general" es la infraestructura proporcionada para beneficiar al público en general, donde el bien o servicio pertinente es accesible para el público en general o cuando "habilita" a los miembros del público en general, con lo cual cumple un objetivo de política pública.[3827] De esta manera, las Comunidades Europeas llegan a la conclusión de que la infraestructura es general porque "beneficia al conjunto de la sociedad y refleja políticas legítimas de desarrollo económico".[3828] Las Comunidades Europeas, para fundamentar su opinión de que las medidas impugnadas constituyen la provisión de "infraestructura general", afirman que estas medidas i) son medidas gubernamentales relacionadas con obras, instalaciones y servicios básicos necesarios para apoyar el desarrollo económico; ii) promueven objetivos de política pública y iii) están destinadas al uso público porque son accesibles al público, porque "habilitan" a los miembros del público en general o porque proporcionan bienes comunes para el público.[3829]

7.1017 Las Comunidades Europeas consideran que la razón por la que las medidas de infraestructura general están excluidas del Acuerdo SMC es que los negociadores no querían que el Acuerdo SMC interfiriera con las decisiones gubernamentales legítimas de llevar a cabo políticas públicas en beneficio del conjunto de la población.[3830] Las Comunidades Europeas manifiestan que la provisión de infraestructura general es una función pública de los gobiernos y que es uno de los medios importantes para impulsar el desarrollo económico, social y cultural.[3831] Por lo tanto, las Comunidades Europeas aducen que los negociadores del Acuerdo SMC se dieron un margen amplio para interpretar lo que ellos consideran que es "infraestructura general".[3832]

7.1018 Según las Comunidades Europeas, la historia de la negociación del Acuerdo SMC confirma su interpretación.[3833] Las Comunidades Europeas sostienen que muchas intervenciones se hicieron en

---

[3825] CE, respuesta a la pregunta 90 del Grupo Especial, párrafos 221-222.

[3826] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 714-715.

[3827] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 716; *véase, también, ibid*, párrafo 719 (donde se hace referencia a los objetivos de "elevar los niveles de vida" y "lograr el pleno empleo", como se declara en el preámbulo del Acuerdo sobre la OMC, como objeto y fin pertinentes para la interpretación de la expresión "infraestructura general").

[3828] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 909.

[3829] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 909 y 923.

[3830] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 711.

[3831] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 711.

[3832] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 712.

[3833] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 721. Las Comunidades Europeas se refieren primero a la Nota de la Secretaría en la que se enumeran cuestiones para los negociadores, donde la Secretaría había aconsejado a los negociadores hacer "una clara distinción entre subvenciones que distorsionan el comercio y subvenciones destinadas a acrecentar la eficiencia, a facilitar el desarrollo de la infraestructura requerida para la industrialización o a facilitar el reajuste estructural". (Nota de la Secretaría, Lista de cuestiones para las negociaciones, 22 de octubre de 1987, MTN.GNG/NG10/W/9, Rev.2, página 9.) Las Comunidades Europeas también se refieren a la declaración formulada por la delegación del Canadá en la reunión celebrada los días 28 y 29 de junio de 1988, MTN.GNG/NG10/W/22, 7 de julio de 1988, página 3; esa delegación opinó que deberían aceptarse ciertas prácticas de subvención y mencionó concretamente las subvenciones para la infraestructura, la investigación y el desarrollo y el desarrollo regional. Además, las Comunidades Europeas recuerdan que en esa época las Comunidades Europeas consideraban que las medidas relativas "por ejemplo, a

ICC suprimida donde se indica [***]

el marco de deliberaciones sobre la lista de subvenciones no recurribles (lo que luego pasó a ser el artículo 8 del Acuerdo SMC), pero que el proyecto de texto del Presidente del 2 de noviembre de 1990 colocó la excepción de la "infraestructura general" en la definición de subvención (que en la actualidad es el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC).[3834] Las Comunidades Europeas consideran que esto da fe de que se reconoció que las medidas de infraestructura general podían impulsar una gama amplia de objetivos de política pública y que, por consiguiente, debían ser excluidas del ámbito del Acuerdo SMC.[3835]

7.1019 Las Comunidades Europeas efectivamente reconocen la pertinencia que tienen, para la determinación de si una infraestructura es "general", las limitaciones del uso "claramente especificadas" y el acceso "restringido por reglamentación" a la infraestructura proporcionada.[3836] No obstante, las Comunidades Europeas aducen que el simple hecho de que el público no use realmente la infraestructura suministrada o de que el uso esté de hecho limitado, no son razones suficientes para descalificar la infraestructura en cuestión como infraestructura "general".[3837] Por el contrario, las Comunidades Europeas consideran que se deben distinguir dos elementos: primero, los gobiernos pueden construir infraestructura general, y segundo, los gobiernos pueden limitar el uso de esa infraestructura general a ciertas empresas.[3838] Según la opinión de las Comunidades Europeas, el segundo elemento hace que la infraestructura no sea general, pero no invalida el hecho de que el primero constituye una provisión de infraestructura general. Las Comunidades Europeas aducen que el segundo elemento debe evaluarse en sí mismo, porque la existencia de limitaciones en el uso o el acceso a la infraestructura suministrada no afecta al carácter general de la infraestructura, sino

---

la enseñanza, la cultura, la salud, el bienestar social y la infraestructura general" normalmente no son subvenciones, porque contribuyen simplemente a establecer los términos y condiciones del entorno económico y comercial de un país pero no alteran la posición competitiva de las empresas. (Comunicación de las Comunidades Europeas, 27 de noviembre de 1989, MTN.GNG/NG10/W/31, página 6.) Las Comunidades Europeas además mencionan que Corea destacó que las subvenciones para "infraestructura social" como instalaciones portuarias, electricidad o medios de transporte no deberían ser recurribles. Las medidas para establecer infraestructura social no deberían ser consideradas subvenciones sujetas a disciplinas. (Comunicación de la República de Corea, 18 de enero de 1990, MTN.GNG/NG10/W/34, página 4.) Las Comunidades Europeas destacan que varios Miembros entienden que la infraestructura general está caracterizada por su asignación al uso público. En este sentido, las Comunidades Europeas se refieren a la comunicación de los Estados Unidos en la que se trató de enumerar algunas prácticas consideradas no recurribles, entre ellas "la infraestructura básica cuando no haya restricciones jurídicas o de hecho a su utilización". (Comunicación de los Estados Unidos, Elementos del marco para las negociaciones, 22 de noviembre de 1989, MTN.GNG/NG10/W/29, página 6.) De igual forma, se refieren a las comunicaciones del Canadá y la India que querían excluir la infraestructura básica que pueda utilizar el "público en general" del ámbito de las subvenciones recurribles. (Comunicación del Canadá, 27 de junio de 1989, MTN.GNG/NG10/W/25, página 7; comunicación de la India, 30 de noviembre de 1989, MTN.GNG/NG10/W/33, página 2.)

[3834] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 723, donde se cita el proyecto de texto del Presidente, 2 de noviembre de 1990, MTN.GNG/NG10/W/38/Rev.2, página 1.

[3835] A este respecto, las Comunidades Europeas comparan las intervenciones sobre infraestructura general hechas por los Miembros en el contexto de los debates sobre la lista de subvenciones no recurribles (lo que posteriormente pasó a ser el artículo 8 del Acuerdo SMC), con el proyecto de texto del Presidente del 2 de noviembre de 1990, que incluyó la excepción de la "infraestructura general" en la definición de subvención (lo que ahora es el párrafo 1 a) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC). CE, Primera comunicación escrita, donde se hace referencia al proyecto de texto del Presidente, 2 de noviembre de 1990, MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2, página 1.

[3836] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 333 y 339.

[3837] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 333.

[3838] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 340.

ICC suprimida donde se indica [***]

solamente la cuestión de si del derecho limitado o exclusivo de uso o de acceso se deriva algún beneficio para el receptor.[3839]

7.1020 Los Estados Unidos sostienen que el enfoque orientado hacia las políticas públicas sugerido por los argumentos de las Comunidades Europeas no está de acuerdo con el sentido corriente de la expresión "infraestructura general", interpretada en el contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo SMC.[3840] Según los Estados Unidos, la posición de las Comunidades Europeas crearía una excepción extremadamente amplia y debilitaría la norma básica de que una subvención puede consistir en bienes o servicios proporcionados por un gobierno que confieren un beneficio.[3841] Los Estados Unidos sostienen que si se considerara que cualquier donación de infraestructura es de infraestructura general con tal de que "satisfaga un objetivo de política pública", prácticamente cualquier donación de infraestructura quedaría excluida de la definición de "subvención" del Acuerdo SMC.[3842] De acuerdo con los Estados Unidos, la expresión "infraestructura general" que figura en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 no puede interpretarse de forma que incluya cualquier infraestructura que "satisfaga un objetivo de política pública" porque eso haría redundante la palabra "general".[3843]

ii) Argumentos de los terceros

Australia

7.1021 Australia hace notar que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC excluye la "infraestructura general" de la definición de una "contribución financiera". Para Australia "infraestructura general" en este contexto significa la provisión, por el gobierno, de bienes y servicios que son de disponibilidad general o para múltiples usuarios. A pesar de la exclusión de la "infraestructura general" del apartado iii), Australia considera que el Grupo Especial debe examinar si el gobierno ha otorgado un beneficio. Australia señala que el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC establece la norma para determinar si el suministro de bienes o servicios confiere un beneficio y dice que si la provisión de la infraestructura exime a una empresa de un costo que en otro caso tendría que pagar, entonces debería considerarse que existe una subvención. Para determinar si el suministro de infraestructura confiere un beneficio a una empresa, es necesario examinar los hechos y las circunstancias que rodean la provisión de la "infraestructura general". Australia ofrece el siguiente ejemplo a modo de ilustración: cuando crea un parque industrial, un gobierno puede proveer al polígono de infraestructura general. Sin embargo, es necesario evaluar si en ese polígono se instalará más de una empresa. Si habrá sólo una empresa, según Australia el parque industrial no puede ser considerado infraestructura general. Además, Australia no considera que el simple hecho de que un gobierno cree infraestructura por motivos de política pública para "habilitar a los miembros del público en general"[3844] (por ejemplo, combatir el desempleo, promover el desarrollo económico, elevar los niveles de vida) necesariamente la convierta en "infraestructura general".[3845]

7.1022 En respuesta a preguntas del Grupo Especial, Australia afirmó que no es posible hacer una lista exhaustiva de los factores pertinentes para la determinación de si la infraestructura es "general" a los fines del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, pero consideraba que un factor importante es si la infraestructura es para el uso exclusivo o principal de una empresa o empresas en particular y que la

[3839] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 340.
[3840] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 306.
[3841] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 307
[3842] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 307.
[3843] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 308.
[3844] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 54, donde se hace referencia a CE, Primera comunicación escrita, párrafos 716 y 724.
[3845] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafos 53 y 54.

ICC suprimida donde se indica [***]

cuestión debe abordarse caso por caso, teniendo en cuenta todos los hechos y circunstancias pertinentes. Australia apuntó, además, que mientras la prueba de especificidad del artículo 2 es separada y distinta, el concepto de especificidad puede ser pertinente para determinar si la infraestructura es de naturaleza general.[3846] Australia señaló que, para decidir si la limitación de la provisión de los bienes o servicios a sólo algunas personas o entidades puede todavía permitir que se trate de "infraestructura general", una consideración pertinente puede ser la naturaleza de la infraestructura suministrada, por ejemplo, si ésta permite que sea usada por varias entidades. A juicio de Australia, cualquier limitación de ese tipo tendería a dificultar que se determinase que es "infraestructura general". Australia también indicó que la provisión de infraestructura y los términos y condiciones impuestos al uso de la infraestructura son cuestiones separadas; por ejemplo, cuando se crea un parque industrial incluyendo la provisión de bienes y servicios, la naturaleza de la infraestructura proporcionada puede ser una consideración del gobierno separada de los términos y condiciones de uso del parque industrial por parte de las entidades.[3847]

Brasil

7.1023 Para que el texto del Acuerdo SMC tenga un efecto completo, el Brasil considera que si el Grupo Especial constata que un gobierno otorga una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC en forma de infraestructura que no es general y determina que esa contribución otorga un beneficio, también debe determinar si esa subvención es específica en virtud del artículo 2 del Acuerdo SMC. Según el Brasil, el Grupo Especial no debería interpretar las disposiciones pertinentes de manera de excluir la posibilidad de que haya infraestructura que no sea "general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y que sea también no específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Esa infraestructura puede no ser "general" porque el acceso está limitado a algunas entidades debido a la imposición de condiciones *de jure* o *de facto* como, por ejemplo, prescripciones de obtención de licencias y habilitación de los usuarios, cuotas sobre el uso total o restricciones destinadas a proteger la salud y la seguridad públicas o el medio ambiente. Sin embargo, el Brasil considera que una constatación de que el suministro de esa infraestructura no general constituye una subvención no significa necesariamente que la subvención sea específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Según el Brasil, el Grupo Especial debe hacer una evaluación objetiva de los hechos para determinar si la provisión de esa infraestructura es específica *de jure* o *de facto*.[3848]

7.1024 A juicio del Brasil, la infraestructura en la que el acceso está limitado *de jure* o *de facto* a determinadas personas o entidades normalmente no sería "infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El hecho de que una infraestructura en particular sea usada predominante o desproporcionadamente por algunos usuarios (y si otros usuarios no enfrentan ninguna restricción de acceso) normalmente no impediría que se constatara que la infraestructura es "general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, el Brasil estimó que el Grupo Especial debería determinar si verdaderamente hay limitaciones de acceso considerando cada caso por separado.[3849]

[3846] Respuesta de Australia a la pregunta 8 del Grupo Especial a los terceros.
[3847] Respuesta de Australia a la pregunta 9 del Grupo Especial a los terceros.
[3848] Respuesta del Brasil a la pregunta 8 del Grupo Especial a los terceros, párrafos 13 y 14.
[3849] Respuesta del Brasil a la pregunta 9 del Grupo Especial a los terceros, párrafo 15.

ICC suprimida donde se indica [***]

Canadá

7.1025 El Canadá está de acuerdo con las Comunidades Europeas en que el término "infraestructura" indica los "bienes y servicios básicos de una sociedad que sustentan su actividad económica".[3850] El Canadá señala que la palabra "general" tiene una cantidad de significados corrientes, de los cuales el más importante es, en su opinión, "***not specifically limited in application****; relating to a whole class of objects, cases, occasions, etc*." ("no limitado específicamente en su aplicación, relativo a una clase completa de objetos, casos, ocasiones, etc.")[3851] (sin negritas en el original). El Canadá considera que, para que una cosa sea transformada de "general" en algo no general o de aplicación limitada, la limitación debe especificarse claramente. El Canadá considera que esta interpretación de "general" está confirmada por la historia de la negociación del Acuerdo SMC. Por consiguiente, el Canadá opina que, cuando un gobierno proporciona infraestructura y no limita específicamente su disponibilidad para el público, no hay una contribución financiera a los fines del Acuerdo SMC. Además, el Canadá sostiene que el contexto apoya una interpretación amplia que supone que la infraestructura proporcionada por el gobierno es general a menos que el gobierno limite específicamente su uso de forma que no esté disponible para el público en general. A este respecto, el Canadá señala que, en virtud de su ubicación en el artículo 1 del Acuerdo SMC, ésta es la única exclusión de ese Acuerdo para la cual el análisis jurídico de la aplicación del Acuerdo SMC a una medida gubernamental se puede hacer sin tener en cuenta si la medida otorga un beneficio. En segundo lugar, el Canadá considera que el hecho de que la infraestructura general esté excluida indica que el propósito principal de los redactores fue asegurar esa exclusión y no asegurar la inclusión de determinada infraestructura. Por último, el Canadá manifiesta que el objeto y fin de la disposición más amplia sustenta la suposición de que la infraestructura suministrada por el gobierno es general, a menos que su disponibilidad esté específicamente limitada.[3852]

7.1026 El Canadá sostiene que, dado que con arreglo al Acuerdo SMC las determinaciones de "subvención" y "especificidad" son constataciones distintas y sucesivas, una constatación formulada en virtud del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 de que una infraestructura suministrada por el gobierno no es general, no puede equipararse a una constatación formulada en virtud del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo de que la subvención consiguiente es específica, ya que esto introduciría un elemento de redundancia en el análisis. Por lo tanto, el Canadá considera que la prueba de la especificidad *de facto* prevista en el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC no es la prueba pertinente en un análisis realizado basándose en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, porque la aplicación de la prueba de la especificidad *de facto* a una infraestructura disponible para el público proporcionada por el gobierno daría lugar a injusticias sistémicas, perjudicando a los Miembros en los que la falta de diversificación económica nacional o regional es causa de que algunas empresas hagan uso predominante de la infraestructura provista por el gobierno.[3853]

7.1027 El Canadá también aduce que las mejoras de la infraestructura general que benefician a una cantidad limitada de usuarios no cambian el carácter de esa infraestructura en tanto siga siendo de disponibilidad general para el público. El Canadá afirma que el público espera razonablemente que un gobierno mantenga la infraestructura general para el interés público y que las mejoras de la infraestructura general que inicialmente benefician a un único usuario o a una cantidad limitada de usuarios frecuentemente acaban beneficiando a nuevos actores económicos y a actividades que

[3850] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 32, donde se hace referencia a CE, Primera comunicación escrita, párrafo 714.

[3851] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 32, donde se cita el *Shorter Oxford English Dictionary*, quinta edición (Oxford: Oxford University Press, 2002), páginas 1081-1082, Canadá - Prueba documental 1.

[3852] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 32.

[3853] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafos 33 y 34.

ICC suprimida donde se indica [***]

pueden no haber sido previstas cuando se hicieron las mejoras. Teniendo esto en cuenta, el Canadá manifiesta que los Estados Unidos no han identificado ninguna limitación al uso por parte del público en general de las carreteras relacionadas con el polígono industrial Aéroconstellation que sea consecuencia de las mejoras, lo que indica que, por consiguiente, éstas no constituyen un suministro "de bienes o servicios que no sean de infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[3854] El Canadá dice que la extensión de la pista de Bremen da lugar a consideraciones diferentes porque las restricciones específicas al uso de un elemento discernible de la infraestructura a ciertas empresas podría justificar, en las circunstancias apropiadas, la consideración por separado de ese elemento, esté o no añadido o conectado de otra forma a la infraestructura general.[3855] En cambio, el Canadá considera que las limitaciones temporales al uso de la infraestructura sólo por determinados usuarios no necesariamente privan a esa infraestructura de su naturaleza general si existe una expectativa razonable de que el uso general se reanudará en el futuro previsible (por ejemplo, un acuerdo de uso exclusivo durante un período previo a que el uso público sea viable o que cubra una época en particular durante la cual el uso público no es viable). Sin embargo, un derecho provisional de uso exclusivo puede exigir una consideración independiente para determinar si esa concesión de un derecho exclusivo en sí misma constituye el suministro de un bien (o un servicio).[3856]

7.1028 Sobre la base de este análisis, el Canadá propone que se presuma que la infraestructura proporcionada por el gobierno es infraestructura general a menos que las pruebas demuestren que el gobierno ha limitado su uso exclusivamente a determinados usuarios; que la infraestructura provista por el gobierno que éste ha reservado para el uso exclusivo de determinados usuarios no es "general" a los fines del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC; que el hecho de que determinadas empresas sean los usuarios principales o predominantes de infraestructura provista por el gobierno no determina que esa infraestructura no sea "general" a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC; y que la infraestructura suministrada por el gobierno que está limitada a determinadas empresas puede, sin embargo, ser "general" a los efectos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 si las limitaciones a su uso son temporales y si es probable que el uso general se reanude en el futuro previsible.[3857]

7.1029 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, el Canadá destacó que una investigación acerca del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 debe concentrarse en lo que un gobierno en realidad "proporciona" a un receptor. En los casos en que un gobierno ha proporcionado algo menos que derechos completos y exclusivos sobre una parte específica de la infraestructura, la determinación de si el gobierno ha hecho una contribución financiera a un receptor no debería referirse a la infraestructura completa sino a la parte de ésta que el gobierno proporciona efectivamente al receptor. Por ejemplo, en el caso de las instalaciones del Mühlenberger Loch, el Canadá considera que los contratos de arrendamiento establecen lo que se ha proporcionado a Airbus y, por lo tanto, constituyen una base adecuada para determinar si a Airbus se le han otorgado condiciones compatibles con las que habría recibido en arrendamientos comerciales comparables en el mercado existente.[3858]

Japón

7.1030 El Japón considera que el artículo 1 del Acuerdo SMC no indica una presunción de que la "infraestructura" es "general" a menos que sea proporcionada específicamente a una cantidad limitada de personas o que su uso esté limitado específicamente a esas personas. El Japón cree que la característica de "específica" como antónimo de la de "general" puede ayudar a determinar si la

[3854] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 36.
[3855] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 37.
[3856] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 38.
[3857] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 39.
[3858] Respuesta del Canadá a la pregunta 9 del Grupo Especial a los terceros, párrafo 9.

ICC suprimida donde se indica [***]

infraestructura es "general" a los fines del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, a la luz del sentido corriente del término "general". Además, el Japón señala que el carácter de "específica" no necesariamente excluye el concepto de "especificidad" establecido en el artículo 2 del Acuerdo SMC.[3859]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1031 Comenzamos nuestro análisis con el texto del tratado. Recordamos que en el párrafo 2 del artículo 3 del ESD se dispone que los Miembros reconocen que el sistema de solución de diferencias sirve para aclarar las disposiciones de los acuerdos abarcados "de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público". El párrafo 1 del artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados ("Convención de Viena")[3860], que generalmente se acepta como una norma usual, establece lo siguiente:

> "Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin."

7.1032 Recordamos además que, según el artículo 32 de la Convención de Viena, si la interpretación del texto de una disposición de acuerdo con el artículo 31 de la Convención de Viena deja el sentido de esa disposición "ambiguo u oscuro" o "[conduce] a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable", se podrá acudir a los medios complementarios de interpretación del tratado, en el sentido del artículo 32 de la Convención de Viena.[3861]

7.1033 El artículo 1 del Acuerdo SMC dice en la parte pertinente:

> "1.1 A los efectos del presente Acuerdo, se considerará que existe subvención:
>
> a) 1) cuando haya una contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro (denominados en el presente Acuerdo 'gobierno'), es decir: ...
>
> iii) cuando un gobierno proporcione bienes o servicios -que no sean de infraestructura general- o compre bienes; ...
>
> y
>
> b) con ello se otorgue un beneficio."

7.1034 En este caso no se discute que las supuestas contribuciones financieras en cuestión fueran hechas por un "gobierno" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Además, las Comunidades Europeas no cuestionan que con las medidas de que se trata se "proporcionan" "bienes y servicios" en forma de "infraestructura", en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. El desacuerdo entre las partes se centra en el significado de "infraestructura **general**" en el contexto del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 y, en particular, en los factores o circunstancias que distinguen la infraestructura que es "general" de la infraestructura que "no es general". Por consiguiente, para fijar un marco a nuestro análisis de los hechos en esta diferencia, debemos considerar primero el significado de la expresión "infraestructura general".

[3859] Respuesta del Japón a la pregunta 8 del Grupo Especial a los terceros.
[3860] Documento de las Naciones Unidas, A/CONF.39/27.
[3861] Apartados a) y b) del artículo 32 de la *Convención de Viena*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1035 El significado de la expresión "infraestructura general" no ha sido analizado en detalle en ninguna diferencia en la OMC. En el asunto *Estados Unidos - Madera blanda IV*, el Órgano de Apelación destacó que no es el suministro de "infraestructura" *per se* lo que está excluido del alcance de una contribución financiera según el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, sino el suministro de "infraestructura general", es decir, infraestructura de carácter "general":

> "En esa disposición, la única excepción explícita al principio general de que el suministro de 'bienes' por un gobierno da lugar a una contribución financiera es el caso en que los bienes se proporcionan en forma de 'infraestructura general'. En el contexto del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, todos los bienes que pueden ser utilizados por una empresa para su beneficio -incluso los bienes que podrían considerarse *de infraestructura*- deben considerarse 'bienes' en el sentido de esa disposición, a menos que sean infraestructura de carácter *general*."[3862] (las cursivas figuran en el original)

Sin embargo, esta declaración no aborda directamente el problema central que se plantea aquí, que es cómo determinar si en los casos particulares de suministro de infraestructura por los gobiernos de que se trata en este asunto, se proporciona infraestructura "que no [es] infraestructura general" y, por consiguiente, si ha habido una contribución financiera de un gobierno.

7.1036 Los diccionarios definen el término "infraestructura" como, entre otras cosas, "*installations and services (power stations, sewers, roads, housing, etc.) regarded as the economic foundation of a country*,"[3863] ("instalaciones y servicios (centrales eléctricas, alcantarillado, carreteras, viviendas, etc.) considerados como la base económica de un país",), "*underlying foundation or basic framework (as of a system or organization)*,"[3864] ("el fundamento subyacente o el armazón básico (de un sistema u organización",) y "*system of public works of a country, state, or region*."[3865] ("el sistema de obras públicas de un país, Estado o región".). El término "general" se define como "*including, involving, or affecting all or nearly all the parts of a (specified or implied) whole as a territory, community, organization, etc.; completely or nearly universal; not partial, particular, local, or sectional*"[3866] ("que incluye, involucra o afecta a todas o casi todas las partes de un conjunto (especificado o implícito) como un territorio, comunidad, organización, etc.; totalmente o casi universal; que no es parcial, particular, local o de un sector") y "*involving, applicable to, or affecting the whole; involving, relating to, or applicable to every member of a class, kind, or group*"[3867] ("que incluye, que se puede aplicar o que afecta al conjunto; que involucra, que se refiere o es aplicable a todos los miembros de una clase, tipo o grupo"). Consideramos que la expresión "infraestructura **general**" tomada en su significado corriente y natural, se refiere a la infraestructura que no se proporciona únicamente a una sola entidad o un grupo limitado de entidades o para su provecho, sino que, por el contrario, está disponible para todas o casi todas las entidades. A nuestro juicio, esta interpretación es compatible con el significado corriente del término "general" cuando se emplea para calificar la palabra "infraestructura". Sin embargo, consideramos que es difícil, si no imposible, definir el concepto de "infraestructura general" en abstracto.[3868]

[3862] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Madera blanda IV*, párrafo 60.
[3863] *New Shorter Oxford English Dictionary* (1993).
[3864] Merriam-Webster Dictionary online.
[3865] Merriam-Webster Dictionary online.
[3866] *New Shorter Oxford English Dictionary* (1993).
[3867] Merriam-Webster Dictionary online.
[3868] Otras diferencias en las que se han planteado cuestiones de interpretación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC tampoco han dado por resultado definiciones de términos precisas o absolutas, en abstracto. Así, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - EVE*, en el párrafo 6.7, cuando trató la definición de "en otro caso se percibirían" del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 señaló que "la aplicación del

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1037 Para nosotros la existencia de limitaciones al acceso o el uso de la infraestructura, ya sean *de jure* o *de facto*, es muy pertinente para determinar si la infraestructura es "infraestructura general". Sin embargo, el argumento de los Estados Unidos de que la existencia de limitaciones *de jure* o *de facto* en el acceso o el uso es la **única** consideración jurídicamente pertinente y la que siempre será determinante no nos parece convincente. No encontramos apoyo para esa prueba en los términos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 y no vemos razón alguna para que otras consideraciones relacionadas con el suministro de la infraestructura en cuestión deban quedar categóricamente excluidas del análisis. Según nuestra opinión, esos factores adicionales podrían incluir, entre otras cosas, las circunstancias en las que se creó la infraestructura en cuestión y la naturaleza y el tipo de la misma.

7.1038 No obstante, no creemos que todos los factores adicionales sobre los que se basan las Comunidades Europeas en este caso sean pertinentes. Para determinar si la infraestructura es "general", las Comunidades Europeas consideran pertinentes tres factores:

> "i) el contenido de la acción del gobierno relativa a obras, instalaciones y servicios básicos necesarios para apoyar tanto el desarrollo social como el económico; ii) los objetivos de política pública que tienen y iii) su asignación para el uso público, ya sea porque son accesibles al público, porque permiten el acceso a ellos de los miembros del público en general o porque proporcionan bienes comunes al público."[3869]

Opinamos que los dos primeros factores propuestos por las Comunidades Europeas no son una guía útil para distinguir la infraestructura general de la infraestructura que no es general y, por cierto, no pueden ser determinantes. El suministro por parte de un gobierno de cualquier infraestructura se referirá, por lo general, a obras, instalaciones y servicios necesarios para apoyar el desarrollo social o económico de la nación y tendrá un objetivo de política pública. De hecho, cabe esperar que, como regla general, los gobiernos no otorguen subvenciones específicas, ya sea proporcionando infraestructura o de otra forma, sin tener esos objetivos. Por lo tanto, fundamentar la exclusión de la infraestructura "general" del ámbito de las disciplinas del Acuerdo SMC basándose en estas consideraciones daría como resultado una excepción que elimina el principio al que está relacionada: que el suministro de bienes o servicios **que no sean** de infraestructura general constituye una

---

concepto "en otro caso se percibirían" en otras diferencias, exigiría que los grupos especiales utilizaran su **mejor criterio caso por caso** y en el párrafo 7.93 señaló: "En las secciones anteriores, hemos llegado a la conclusión de que el hecho de que los ingresos públicos condonados 'en otro caso se percibirían' ha de determinarse sobre la base de un examen del trato fiscal que sería aplicable 'en la hipótesis de que no existieran' las medidas de que se trate. Como es natural, al igual que en otros campos regidos por los Acuerdos de la OMC, la aplicación de este patrón exige que los grupos especiales utilicen su **mejor criterio**, **caso por caso**." Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"* ("*Estados Unidos - EVE*"), WT/DS108/R, adoptado el 20 de marzo de 2000, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS108/AB/R. (sin negritas en el original) De igual forma, en el asunto *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM*, párrafo 116, el Órgano de Apelación reconoció la dificultad de formular una definición precisa y abstracta de "encomiende" y "ordene" en el contexto del párrafo 1 a) 1) iv) del artículo 1. "Puede ser difícil identificar **con precisión**, **en abstracto**, los tipos de acciones gubernamentales que constituyen una encomienda o una orden y los que no la constituyen. La etiqueta concreta que se utilice para describir la acción gubernamental no es necesariamente lo decisivo. De hecho, como reconoce Corea, en algunas circunstancias una 'orientación' de un gobierno puede constituir una orden. En la mayoría de los casos cabría esperar que la encomienda o la orden impartida a una entidad privada entrañara alguna forma de amenaza o estímulo que podría, a su vez, servir de prueba de la encomienda u orden. La determinación de la existencia de una encomienda u orden **dependerá de los hechos concretos de cada caso**." (sin negritas en el original, no se reproduce la nota de pie de página) Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los semiconductores para memorias dinámicas de acceso aleatorio (DRAM) procedentes de Corea* ("*Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM*") WT/DS296/AB/R, adoptado el 20 de julio de 2005.

[3869] CE, respuesta a las preguntas 186 y 221 del Grupo Especial, párrafos 148 y 555, respectivamente.

ICC suprimida donde se indica [***]

contribución financiera de un gobierno. También estamos de acuerdo con los Estados Unidos y consideramos que la expresión "infraestructura general" que figura en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 no puede ser interpretada de manera que incluya toda infraestructura que "satisfaga un objetivo de política pública", porque eso haría que la palabra "general" fuera redundante.

7.1039 En consecuencia, no consideramos que haya ninguna forma o tipo de infraestructura que sea intrínsecamente "general" *per se*. Por ejemplo, a nuestro juicio, cosas como los ferrocarriles o los sistemas de distribución de electricidad no son necesariamente "infraestructura general".[3870] En cambio, la determinación de si el suministro del bien o del servicio en cuestión es de "infraestructura general" o no se debe hacer para cada caso en particular, teniendo en cuenta la existencia o ausencia de limitaciones *de jure* o *de facto* al acceso o al uso, así como cualquier otro factor que tienda a demostrar que la infraestructura se proporcionó o no a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades o para su uso exclusivo. Esos factores pueden tener que ver con las circunstancias relacionadas con la creación de la infraestructura en cuestión, la consideración del tipo de infraestructura, las condiciones y circunstancias en que se proporciona la infraestructura, los receptores o beneficiarios de la infraestructura y el régimen legal aplicable a esa infraestructura, incluidos los términos y condiciones del acceso a la infraestructura y/o las limitaciones a su uso. Si una evaluación de los hechos pertinentes referentes a estos factores demuestra que la infraestructura fue proporcionada a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades, entonces creemos que no puede ser propiamente considerada infraestructura "general" y, por consiguiente, queda comprendida en el ámbito del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC y obliga a hacer un análisis adicional para determinar si existe una subvención.

7.1040 Admitimos que nuestra interpretación puede implicar la consideración de hechos que pueden ser pertinentes para la determinación de la especificidad según el artículo 2. Sin embargo, señalamos que la cuestión de la que se trata a los fines del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 no es si el gobierno está limitando el acceso a una subvención a algunas empresas, sino si está proporcionando o no un bien o servicio en forma de infraestructura general y si, por consiguiente, hay o no una contribución financiera de un gobierno, de forma tal que pueda existir una subvención. Según nuestro punto de vista, el hecho de que consideraciones semejantes sean pertinentes para la investigación separada prevista en el artículo 2 no excluye que también sean pertinentes para la cuestión de determinar si la infraestructura es "general".

7.1041 Nuestra conclusión de que la determinación de si el suministro del bien o servicio en cuestión es de "infraestructura general" o no debe hacerse caso por caso, basándose en todos los hechos y circunstancias relacionados con los factores pertinentes, surge del sentido corriente de los términos del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 y está sustentada por la consideración de su contexto inmediato. Como ha señalado el Órgano de Apelación, el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 se refiere al suministro por parte de un gobierno de bienes que podrían ser usados por una empresa en su propio beneficio. Además, esta interpretación es compatible con el párrafo 1 b) del artículo 1 y el artículo 2, en la medida que no resta claridad a los conceptos jurídicos separados de "contribución financiera", "beneficio" o "especificidad".[3871] Además, los apartados i) y ii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC ilustran casos específicos de contribuciones financieras con ejemplos. De esta forma,

[3870] Considérese, como ejemplo extremo, una vía férrea de 2 kilómetros que va desde una mina hasta una planta procesadora de mineral, que se emplea para transportar el mineral en bruto para su procesamiento, en tierras de propiedad de la empresa minera. Nos parece evidente que la provisión por un gobierno de esa vía férrea no puede considerarse propiamente "infraestructura general" simplemente porque se trate de una vía férrea.

[3871] Como se señaló, según nuestra opinión, el simple hecho de que el análisis por separado en virtud del artículo 2 pueda entrañar la consideración de los mismos hechos o de factores semejantes a los de la determinación de si la infraestructura es "general" no significa que el artículo 2 sea redundante.

ICC suprimida donde se indica [***]

en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 se ilustra el concepto de "transferencia directa de fondos" haciendo referencia a "por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital" y se ejemplifica el concepto de "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos" haciendo referencia a "por ejemplo, garantías de préstamos". En el párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 se ilustra el concepto de "ingresos públicos" que "se condon{a}n o no se recaud{a}n {y que} en otro caso se percibirían" haciendo referencia a "por ejemplo, incentivos tales como bonificaciones fiscales". La ausencia de todo ejemplo de "infraestructura general" nos lleva a pensar que los negociadores del Acuerdo SMC no consideraron que el concepto pudiera ser ilustrado con ejemplos concretos, ya que en caso contrario lo habrían hecho como lo hicieron con los demás conceptos de las dos disposiciones precedentes. Además, la imposibilidad práctica, según nuestra opinión, de clasificar en abstracto cada tipo de infraestructura como infraestructura "general" o "no general" sustenta esta conclusión. Por último, la interpretación de la expresión "infraestructura general" de forma de excluir del alcance del artículo 1 la provisión de infraestructura que se proporciona a una sola entidad o a un grupo limitado, o para su beneficio, es compatible con el objeto y fin del Acuerdo SMC: entre otras cosas, establecer disciplinas para el uso de la intervención del gobierno consistente en subvenciones que distorsionen o tengan la posibilidad de distorsionar el comercio internacional.[3872] A nuestro juicio, el suministro de "infraestructura general" está excluido de las disciplinas del Acuerdo SMC porque la naturaleza general de la infraestructura en cuestión significa que no hay tal distorsión.

7.1042 Las Comunidades Europeas reconocen efectivamente la importancia que, para la determinación de si se trata de infraestructura "general", tienen las limitaciones "claramente especificadas" o las limitaciones especificadas por el gobierno del uso de la infraestructura proporcionada.[3873] Por lo tanto, ambas partes aparentemente aceptan que las limitaciones *de jure* del uso son un factor crítico, potencialmente determinante para establecer si la infraestructura suministrada por un gobierno es "infraestructura general". Sin embargo, las Comunidades Europeas aducen que el simple hecho de que el público realmente no use la infraestructura proporcionada o de que el uso esté efectivamente limitado a una sola entidad no es suficiente para calificar la infraestructura en cuestión como algo distinto a infraestructura "general".[3874] Las Comunidades Europeas consideran que se deben distinguir dos etapas: primero, un gobierno puede construir infraestructura general y, segundo, un gobierno puede limitar el uso de esa infraestructura general a determinadas empresas. Según las Comunidades Europeas, la segunda etapa puede convertir a la infraestructura en infraestructura que no es general (dependiendo de una evaluación del beneficio), pero no invalida el hecho de que la primera constituye una provisión de infraestructura general. Las Comunidades Europeas sostienen que la segunda etapa debe evaluarse en sí misma[3875], porque la existencia de limitaciones del uso o el acceso a la infraestructura proporcionada no afecta a la

[3872] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, WT/DS70/R, párrafo 9.119.

Con respecto a este asunto destacamos que, durante la negociación del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas propusieron que medidas tales como la enseñanza, la cultura, la salud, el bienestar social y la infraestructura general se trataran como "no recurribles". Las Comunidades Europeas dieron las razones siguientes:

"Las medidas adoptadas en estas esferas pueden tener efectos en la economía de un país, y por ende en la economía internacional, pero no constituyen normalmente subvenciones porque contribuyen simplemente a establecer los términos y condiciones del clima económico y comercial del país. Por lo tanto, no alteran la posición competitiva de las empresas."

Elementos del marco para las negociaciones, comunicación de la Comunidad Europea, MTN.GNG/NG10/W/31 (27 de noviembre de 1989), página 6.

Consideramos que las subvenciones que "alteran la posición competitiva de las empresas", efectivamente distorsionan o tienen la posibilidad de distorsionar el comercio internacional y, por lo tanto, están comprendidas correctamente en el ámbito de las disciplinas del Acuerdo SMC.

[3873] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 333.

[3874] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 333.

[3875] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 340.

ICC suprimida donde se indica [***]

naturaleza general de la infraestructura.[3876] Los Estados Unidos sostienen que cuando el gobierno crea infraestructura adaptada a las necesidades particulares de una empresa y luego proporciona la infraestructura a esa empresa para su uso exclusivo o preferente, no es infraestructura general y está sujeta a las normas del Acuerdo SMC.[3877]

7.1043 Dada nuestra opinión de que no existe una infraestructura que sea intrínsecamente "general" *per se*, proposición con la que ambas partes parecen estar de acuerdo[3878], para nosotros se deduce lógicamente que no es posible determinar si cierta infraestructura es "general" o no sin evaluar si existe alguna limitación *de jure* o *de facto* al acceso o el uso de la infraestructura. Ello se debe a que, según nuestra opinión, que el acceso o el uso de la infraestructura esté efectivamente limitado es una consideración sumamente pertinente para determinar si la infraestructura en cuestión es "general". Por lo tanto, no nos parece convincente el argumento de las Comunidades Europeas de que se debe hacer una distinción y un análisis en dos pasos con respecto al "suministro" de la infraestructura en el sentido, según entendemos, de la creación de la infraestructura en cuestión y las limitaciones posteriores en cuanto al uso o el acceso. Esto significaría que la naturaleza "general" de una infraestructura es intrínseca y que las circunstancias en que esa infraestructura se proporciona no modifican su naturaleza general. Sin embargo, consideramos que si una evaluación de las circunstancias de la creación de la infraestructura demuestra que ésta se suministró a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades, esto apoya la conclusión de que la infraestructura creada no puede correctamente considerarse general. A nuestro parecer, así sucede en particular cuando la infraestructura en cuestión fue creada para atender las necesidades particulares de una entidad o grupo que tiene el derecho de acceso o de uso de esa infraestructura.

7.1044 Por último, si, como hemos concluido, es correcto que no hay ninguna infraestructura que sea "general" *per se*, también se deriva lógicamente, según creemos, que una infraestructura puede ser "general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 en un determinado momento pero no en otro. Así, por ejemplo, consideramos que un gobierno puede proporcionar infraestructura que no es general cuando se suministra por primera vez porque el uso o el acceso a la misma está limitado, pero puede posteriormente poner esa misma infraestructura a disposición del público para su uso o acceso, de forma tal que entonces se transformaría en un suministro de infraestructura general.[3879] También puede darse la situación opuesta: un gobierno puede proporcionar infraestructura general y posteriormente limitar el uso o el acceso a la misma, ya sea de forma permanente o por un cierto lapso de tiempo durante el cual, a nuestro juicio, dejaría de ser infraestructura "general". Esas situaciones tendrían que ser evaluadas cuidadosamente, sobre la base en cada caso de todos los hechos pertinentes, para determinar si la provisión de la infraestructura en cuestión es general o no, y si la determinación cambia con el tiempo. Por consiguiente, consideramos que el punto de referencia correcto para determinar si los bienes y servicios proporcionados "no [son] de infraestructura general" es el momento en que se produce el acto del suministro que, según se alega, constituye una subvención. Este puede ser el momento en que se crea la infraestructura en cuestión, en el sentido de

[3876] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 340.

[3877] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 311.

[3878] Señalamos en este sentido que las Comunidades Europeas han dicho que las carreteras públicas son "el ejemplo por excelencia de una obra de 'infraestructura general' en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC". CE, Primera comunicación escrita, párrafo 940. Las Comunidades Europeas también aducen que la cuestión de si la infraestructura es "básica" es pertinente, pero reconocen la pertinencia del acceso público. CE, respuesta a la pregunta 184 del Grupo Especial, párrafo 131. Sin embargo, no nos parece, en general, que las Comunidades Europeas aduzcan que determinados tipos de infraestructura son *per se* infraestructura general. *Véase* CE, respuesta a la pregunta 186 del Grupo Especial, párrafos 148 y 149.

[3879] Naturalmente, cualquier cambio de ese tipo tendría que ser evaluado teniendo en cuenta los hechos; parece claro que un cambio puramente formal no puede ser determinante. Volviendo a nuestro ejemplo extremo de la nota 3870 *supra*, el simple hecho de que el gobierno que suministra la vía férrea descrita la ponga *de jure* a disposición de todos no cambiaría nada si en realidad nadie más puede usarla o la usa.

ICC suprimida donde se indica [***]

ponerla en existencia, o un momento posterior, cuando las condiciones del suministro de la infraestructura son modificadas por el gobierno que la proporciona. Además, la determinación de si los bienes y servicios proporcionados "no [son] de infraestructura general" puede referirse a un período de duración limitada o indefinida.[3880]

7.1045 Pasamos ahora a las supuestas subvenciones relativas al polígono industrial del Mühlenberger Loch, a la ampliación de la pista del aeropuerto de Bremen y las medidas de reducción de ruidos conexas y al polígono de la ZAC Aéroconstellation. En cada circunstancia examinamos primero si la medida en cuestión es de infraestructura general, en cuyo caso concluiremos que no constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, si concluimos que cualquiera de esas tres medidas no es de infraestructura general, pasaremos a considerar si la subvención en cuestión otorga un beneficio a Airbus y, en la medida pertinente, la especificidad.

c) Mühlenberger Loch

7.1046 Según los Estados Unidos, Airbus, cuando emprendió el proyecto A380, decidió establecer dos instalaciones de montaje, una en Toulouse y otra en Hamburgo, donde ya había establecimientos de Airbus, para aprovechar las sinergias que éstos ofrecían. Los Estados Unidos dicen que las instalaciones existentes de Hamburgo, en Finkenwerder, no se podían ampliar porque estaban en una península en el río Elba, rodeadas de marismas.[3881] Los Estados Unidos aducen que la transformación de una parte de esas marismas en un polígono industrial, en el "Mühlenberger Loch" y el "Rüschkanal", lo que incluyó obras de protección contra inundaciones y la construcción de un muelle con servicios de carga y descarga por rodadura y de otras instalaciones e infraestructura que Airbus necesita en el polígono, y el suministro del polígono a Airbus por una remuneración inferior a la adecuada, es una contribución financiera que otorga un beneficio a Airbus en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC que es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1047 Las Comunidades Europeas, en su solicitud de resoluciones preliminares, aducen que la solicitud de los Estados Unidos de establecimiento de un grupo especial, en los aspectos referentes a la presunta subvención relacionada con las instalaciones de Hamburgo, no tiene la especificidad necesaria acerca de la medida impugnada. Las Comunidades Europeas consideran que tampoco en la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos se indica con exactitud qué medida es el objeto de la impugnación de los Estados Unidos.[3882] Las Comunidades Europeas indican que no está claro si a los Estados Unidos les preocupa la "creación" del polígono industrial, es decir la transformación de marismas en un polígono industrial, o la "provisión" del polígono a Airbus, incluidas su creación y la remuneración supuestamente inadecuada recibida.[3883]

7.1048 Según las Comunidades Europeas, el proyecto del Mühlenberger Loch incluye tres elementos separados: 1) convertir las marismas en tierras utilizables; 2) construir obras de protección contra las inundaciones; y 3) edificar instalaciones para fines especiales en la tierra recuperada utilizable. Las Comunidades Europeas afirman que no se sabe con certeza cuáles de esas medidas son objeto de la impugnación de los Estados Unidos.[3884] Suponiendo que los Estados Unidos impugnan la

[3880] El suministro de infraestructura en la cual el uso o el acceso está limitado a ciertos períodos de tiempo puede complicar la evaluación del beneficio, si lo hubiera, de la medida en cuestión, pero éste es un asunto diferente a la determinación de si la infraestructura es general o no.

[3881] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 423.

[3882] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 746.

[3883] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 747. En nuestra resolución preliminar ya hemos explicado por qué motivos rechazamos los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto; *véanse* los párrafos 7.153, 7.155 y 7.158 *supra*.

[3884] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 749.

ICC suprimida donde se indica [***]

transformación de marismas en tierra utilizable y el arriendo de esos terrenos y las instalaciones para fines especiales a Airbus Deutschland, las Comunidades Europeas aducen que la transformación de las marismas en tierras utilizables y la provisión de obras de protección contra las inundaciones corresponden a "infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y que esas medidas no son una subvención.[3885] Las Comunidades Europeas también sostienen que Hamburgo, el propietario de la tierra, cobra a Airbus Deutschland una suma basada en el mercado en concepto de arriendo de los terrenos y las instalaciones para fines especiales que no otorga ningún beneficio a Airbus Deutschland en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3886]

i) Antecedentes fácticos

7.1049 En 2000, la ciudad de Hamburgo se comprometió a convertir en tierra utilizable el 20 por ciento de las marismas del Mühlenberger Loch y el Rüschkanal, adyacentes a las instalaciones existentes de Airbus en Finkenwerder. Hamburgo se comprometió también a construir varias instalaciones para fines especiales en los terrenos recuperados y construyó diques como protección contra las inundaciones.[3887] Hamburgo constituyó una empresa, la *Realisierungsgesellschaft GmbH* ("ReGe"), para que dirigiera el proyecto de recuperación de tierras y las instalaciones para fines especiales.[3888] Una vez terminado el proyecto, Hamburgo transfirió la propiedad de la tierra y las instalaciones a una entidad de propiedad del Gobierno, *Projektierungsgesellschaft Finkenwerder GmbH & Co. KG* ("ProFi").[3889] ProFi, el dueño de las propiedades, y Airbus Deutschland concertaron una serie de contratos de arrendamiento sobre los terrenos y las instalaciones para fines especiales.[3890]

7.1050 Como el Mühlenberger Loch era una reserva protegida de fauna y flora silvestre, para que se pudiera recuperar la tierra, el Gobierno alemán estaba obligado a solicitar y solicitó a la Comisión Europea que aprobase la ejecución del proyecto de recuperación.[3891] El 19 de abril de 2000, la Comisión aprobó el proyecto con la condición de que se adoptasen medidas compensatorias, considerando que había razones imperiosas de interés público que lo justificaban, entre ellas la creación de empleos.[3892] Como compensación, Hamburgo estaba obligada a proporcionar en sustitución zonas de marismas en otras partes de Alemania.[3893] También tuvo que defenderse en juicios entablados por grupos ecologistas que trataron de detener el proyecto.[3894]

7.1051 Las obras de avenamiento y relleno de los terrenos empezaron en febrero de 2001 y se realizaron en etapas.[3895] La ciudad de Hamburgo aumentó la altura de los diques que rodeaban las

[3885] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 750.
[3886] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 751.
[3887] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 752 y 753.
[3888] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 753, donde se cita Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, CE - Prueba documental 545, página 12.
[3889] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 753, donde se cita Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, CE - Prueba documental 545, página 12.
[3890] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 753, donde se cita Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, CE - Prueba documental 545, página 13.
[3891] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 754.
[3892] Decisión de la Comisión de 19 de abril de 2000, CE - Prueba documental 547 (ICC), página 3.
[3893] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 425, donde se cita A REA, A380-Werkserweiterung im Mühlenberger Loch - Eine Bilanz, 20, 23 (10 de agosto de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 182.
[3894] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 425, donde se cita *Injunction Sought in Germany's Highest Court to Stop Airbus' Destruction of Protected Habitat*, PR Newswire, Hamburgo (25 de abril de 2001), Estados Unidos - Prueba documental 185.
[3895] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 755.

ICC suprimida donde se indica [***]

instalaciones de Airbus y edificó otros nuevos para proteger la tierra recuperada.[3896] Hamburgo también construyó instalaciones para fines especiales en las tierras recuperadas, que comprendían: 1) un muelle, 2) un edificio de esclusas y bombas, 3) un canal de drenaje, 4) un sistema de carga y descarga por rodadura y 5) un *sternfender*.[3897] Las Comunidades Europeas afirman que el costo total de las obras de relleno y de protección contra inundaciones y las instalaciones para fines especiales fue de 693.679.000 euros[3898], y que la cantidad mencionada por los Estados Unidos para esos trabajos (751 millones de euros) es un cálculo anterior de 2003, que ha dejado de ser válido.

7.1052 Como se señaló antes, la ciudad de Hamburgo -por intermedio de ProFi- arrienda a Airbus Deutschland los terrenos recuperados y las instalaciones para fines especiales. El contrato de arrendamiento de los terrenos recuperados indica que el arriendo es por **[***]**.[3899] El contrato de arrendamiento establece un precio anual de 3,60 euros por m^2, que se ajusta todos los años de acuerdo con el cambio del índice de precios de consumo de Alemania. El contrato prevé un aumento gradual del precio total, a medida que Airbus Deutschland ocupe sucesivamente nuevas parcelas en los terrenos recuperados, comenzando con la primera parcela sujeta a arriendo el 1º de octubre de 2002; la posesión de toda la zona está programada para fines de 2009.[3900] Dado que la superficie recuperada tenía que asentarse y que, por ello, no podía ser utilizada inmediatamente en su totalidad por Airbus Deutschland, se convino una rebaja inicial del arrendamiento, que aumentaría gradualmente hasta llegar a su cuantía total a medida que los terrenos se asentasen por completo.[3901] Por lo tanto, la renta total de 5.156.588 euros por año sólo se alcanzará en forma gradual.[3902]

7.1053 ProFi y Airbus Deutschland también firmaron cuatro contratos de arrendamiento de seis instalaciones para fines especiales.[3903] La validez de todos ellos es de 20 años. Según las Comunidades Europeas, el precio del arrendamiento se ha fijado de modo que la ciudad de Hamburgo obtenga un rendimiento del 6,5 por ciento sobre sus inversiones en cada una de las instalaciones, incluido un rendimiento sobre el capital para la parte de la vida económicamente útil de cada instalación perdida durante la vigencia de 20 años del arrendamiento.[3904] El arriendo anual durante el período de 20 años para las instalaciones con fines especiales es de 5.619.200 euros, suma que también se aumentará según la inflación.[3905] Las Comunidades Europeas sostienen que las sumas cobradas por el arrendamiento de los terrenos y las instalaciones con fines especiales están de acuerdo con las condiciones del mercado en Hamburgo.[3906]

[3896] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 756.

[3897] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 757. Hamburgo también hizo ampliaciones de la pista existente en el polígono de Finkenwerder. *Ibid*. donde se cita Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 16/4734, CE - Prueba documental 545, página 3.

[3898] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/4115, página 8, CE - Prueba documental 548.

[3899] CE - Prueba documental 551 (ICC). **[***]**.

[3900] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 760.

[3901] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 761.

[3902] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 761, donde se cita Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, página 6, Anexo 1, CE - Prueba documental 562.

[3903] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 762. **[***]** Addendum Nº 1, CE - Prueba documental 552 (ICC); **[***]** Addendum Nº 3, CE - Prueba documental 554 (ICC), **[***]** Addendum Nº 7, CE - Prueba documental 558 (ICC); **[***]** Addendum Nº 8, CE - Prueba documental 559 (ICC).

[3904] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 762, donde se cita Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, páginas 6 y 7, CE - Prueba documental 562.

[3905] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 763, donde se cita Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, página 7, CE - Prueba documental 562.

[3906] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 764-771.

ICC suprimida donde se indica [***]

ii) Argumentos de las partes

Estados Unidos

7.1054 Los Estados Unidos destacan que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC incluye la provisión de bienes y servicios que no sean de infraestructura general entre los tipos de medidas que constituyen contribuciones financieras. Los Estados Unidos aducen que la provisión del polígono a Airbus, incluida la transformación del Mühlenberger Loch en tierra apta para instalaciones de producción, la construcción y provisión de un sistema de protección contra inundaciones, un dique nuevo, una ampliación de la pista, otras instalaciones e infraestructura en el polígono, etc., equivalen a proporcionar "bienes o servicios que no sean de infraestructura general" y, por lo tanto, constituyen una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3907]

7.1055 Los Estados Unidos también aducen que la provisión del polígono de Hamburgo-Finkenwerder a Airbus otorga un beneficio a Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque Hamburgo creó un polígono que el mercado no habría creado y proporcionó el polígono a Airbus por una remuneración inferior a la adecuada.[3908] Los Estados Unidos dicen que Hamburgo gastó aproximadamente 751 millones de euros para crear el polígono de 1,4 kilómetros cuadrados (o sea 1,4 millones de metros cuadrados), es decir una inversión de alrededor de 536,43 euros por metro cuadrado. Basándose en un informe de la firma de peritos inmobiliarios Dr. Keunecke & Stoehr, los Estados Unidos afirman que el valor justo de mercado de la tierra en la proximidad inmediata del polígono de Hamburgo en 2000, el año en el que el Gobierno decidió crear y desarrollar el polígono, variaba entre 51,13 euros y 61,36 euros por metro cuadrado.[3909] Por lo tanto, según los Estados Unidos, el gobierno de Hamburgo gastó 751 millones de euros para crear un polígono que valía entre 71,6 y 85,9 millones de euros.[3910] Los Estados Unidos sostienen que un inversionista comercial en bienes raíces en Alemania no habría hecho tal inversión y, por consiguiente, si Airbus hubiese querido ampliar sus instalaciones en Hamburgo-Finkenwerder, tendría que haber gastado 751 millones de euros para crear el polígono mismo, lo cual habría aumentado significativamente el costo del proyecto A380.[3911] Por lo tanto, según aducen los Estados Unidos, la

[3907] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 430.

[3908] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 431.

[3909] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 432, donde se cita la opinión de los expertos Nº 27649/06, Valores de referencia de la tierra del polígono de Airbus en Hamburgo "Mühlenberger Loch", Kreekslag 10, 21129 Hamburgo Finkenwerder, 9 de octubre de 2006 (en lo sucesivo "informe Keunecke"), Estados Unidos - Prueba documental 189. La parte pertinente del informe aparece en la página 5, Estados Unidos - Prueba documental 189. Los Estados Unidos recuerdan que la firma Dr. Keunecke & Stoehr es una de las firmas de peritos inmobiliarios de más prestigio de Alemania; sus dos socios, el Dr. Klaus-Peter Keunecke y Eberhard Stoehr, han sido designados y habilitados como peritos públicos por la Cámara de Comercio de Berlín para tasar tierras utilizadas y no utilizadas y arrendamientos.

[3910] Los Estados Unidos destacan que 1,4 millones de metros cuadrados a razón de 51,13-61,36 euros por metro cuadrado equivalen a 71.582.000-85.904.000 euros. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 516. Los Estados Unidos también indican que en los propios informes del gobierno de Hamburgo se estimó que las tierras recuperadas por Hamburgo tenían un valor máximo de 61,35 euros por metro cuadrado, citando Hamburgische Bürgerschaft, Drucksache 16/4734, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, página 12 (5 de septiembre de 2000), Estados Unidos - Prueba documental 183 (donde se explica que "todas las parcelas que después se arrendarán, incluidas las de propiedad de la ciudad de Hamburgo y las que todavía se deben comprar al Gobierno alemán, se traspasarán a la GmbH & Co. DG como contribuciones en especie (valor justo de mercado de alrededor de 50 millones de marcos alemanes, sobre la base de un precio comercial de la tierra de 120 marcos alemanes por metro cuadrado")). Los Estados Unidos convirtieron esa cantidad a euros usando el tipo de cambio oficial euro/marcos alemanes. Estados Unidos - Prueba documental 183.

[3911] En este sentido, los Estados Unidos sostienen que la creación del polígono equivale a una donación a Airbus de 665-679 millones de euros, porque Airbus habría gastado 751 millones de euros para crear un polígono que sólo vale 71,6-85,9 millones de euros. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 517.

ICC suprimida donde se indica [***]

decisión del gobierno de Hamburgo de recuperar los terrenos y proporcionarlos a Airbus otorga a Airbus un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos hacen notar que en un informe de septiembre de 2000 que el gobierno de Hamburgo presentó al Parlamento de Hamburgo se analizó el proyecto desde el ángulo de las normas del Acuerdo SMC y se llegó a la conclusión de que el proyecto era una subvención:

> "Es verdad que las mejoras de la infraestructura de la zona y su arriendo posterior a AI es, en principio, una subvención en el sentido del párrafo 1 iii) del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones del GATT ..."[3912]

7.1056 Los Estados Unidos declaran que el enfoque que aplican para analizar el beneficio que para Airbus representa el proyecto de Hamburgo es prácticamente idéntico al que la Comisión Europea emplea para determinar si la venta de tierras constituye una ayuda estatal de acuerdo con la normativa de la UE sobre ayudas estatales.[3913] En el asunto *Scott Paper SA Kimberly-Clark*, por ejemplo, la Comisión explicó que la venta de tierras no otorga una "ventaja" en el marco de la normativa de la UE sobre ayudas estatales si:

> "un operador privado, basándose en las posibilidades de rentabilidad previsibles y prescindiendo de toda consideración de carácter social o de política regional o sectorial, habría invertido en este terreno y luego revendido la parcela al mismo precio que el pedido por las colectividades locales".[3914]

Según los Estados Unidos, cuando las autoridades de Hamburgo se comprometieron a gastar 751 millones de euros para transformar una parte del Mühlenberger Loch en un polígono industrial, sabían que el proyecto daría por resultado la pérdida de varios cientos de millones de euros y que un inversor privado no habría dado curso a una inversión como esa. Basándose en la decisión relativa al asunto *Scott Paper SA Kimberly-Clark*, los Estados Unidos aducen que, permitiendo que Airbus no tuviese que gastar 751 millones de euros, las autoridades de Hamburgo concedieron una subvención que otorgó un beneficio a Airbus.[3915]

7.1057 Los Estados Unidos afirman que otra base para determinar si un gobierno proporciona infraestructura por una remuneración inferior a la adecuada es calcular si el arriendo que Airbus paga de acuerdo con el contrato permitirá a Hamburgo recuperar su inversión más un rendimiento basado en el mercado. Según los Estados Unidos, en el informe Keunecke se explica que los inversores

---

[3912] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrrafo 441, donde se cita Hamburgische Bürgerschaft, Drs. 16/4734, página 3 (en el original en alemán, "Bei der infrastrukturellen Herrichtung der Fläche und der anschliessenden Vermietung an AI handelt es sich {...} grundsätzlich {...} um eine Subvention im Sinne des Artikel 1 Absatz 1 (iii) des GATT-Subventionsübereinkommens"), Estados Unidos - Prueba documental 183.

[3913] Los Estados Unidos observan que, de acuerdo con la normativa de las Comunidades Europeas sobre las ayudas estatales, una medida oficial es ayuda estatal cuando "otorga una ventaja económica al beneficiario" y añaden que la prescripción de demostrar que una medida "otorga una ventaja económica al beneficiario" es prácticamente idéntica a la prescripción del Acuerdo SMC de demostrar que una contribución financiera otorga un "beneficio" a su destinatario. Por consiguiente, según los Estados Unidos, una constatación de la Dirección General - Competencia de que una determinada medida es una ayuda estatal equivale a una constatación de que una medida es una subvención en el sentido del Acuerdo SMC. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 518.

[3914] Comisión Europea, Decisión de 12 de julio de 2000, Ayuda a Scott Paper SA Kimberly-Clark, DO (2002) L 12/1, Estados Unidos - Prueba documental 190, párrafo 149.

[3915] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 436, donde se cita Comisión Europea, Decisión de 12 de julio de 2000, Ayuda a Scott Paper SA Kimberly-Clark, DO (2002) L 12/1, párrafo 165 (sin subrayar en el original), Estados Unidos - Prueba documental 190.

ICC suprimida donde se indica [***]

comerciales en bienes raíces en Alemania esperan recibir un rendimiento anual sobre su inversión neta (incluidos los gastos de financiación) de entre el 9 y el 12 por ciento.[3916] Para tener un rendimiento de sólo el 9 por ciento, los Estados Unidos dicen que Hamburgo tendría que cobrar a Airbus un arrendamiento de por lo menos 67,5 millones de euros por año; para que el rendimiento fuese del 12 por ciento, la renta tendría que ser de más de 90 millones de euros por año.[3917]

7.1058 En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos dijeron que las Comunidades Europeas y Alemania se habían rehusado a presentar una copia del contrato de arrendamiento al Facilitador del proceso del Anexo V, por lo cual los Estados Unidos no sabían cuál era exactamente la renta pagada por Airbus, pero afirmaron que era "sumamente improbable" que Hamburgo estuviese cobrando a Airbus una suma que por lo menos se aproximara a lo que podría constituir una remuneración adecuada.[3918] En este sentido, los Estados Unidos citaron una declaración de un ex Ministro de Asuntos Económicos de Hamburgo: "En realidad, la inversión no sería rentable si sólo se tuviese en cuenta el arrendamiento. Todo el proyecto debe ser considerado desde el punto de vista de la economía pública."[3919] Los Estados Unidos también se basaron en informes presentados por el gobierno de Hamburgo al Parlamento de Hamburgo a fines de 2003 y comienzos de 2006 sobre la creación del polígono que indicaban que el gobierno preveía que Airbus pagaría un total de 29 millones de euros en renta hasta fines de 2007, solamente 4,9-7,25 millones de euros por año, lo cual, según se decía, correspondía a un rendimiento anual de menos del 1 por ciento, sin tener en cuenta la inflación.[3920] Los Estados Unidos también manifestaron, como se indicó antes, que el gobierno de Hamburgo había considerado que el proyecto era una subvención en el sentido del Acuerdo SMC.[3921]

7.1059 Los Estados Unidos sostuvieron que la negativa de las Comunidades Europeas y Alemania a proporcionar la información solicitada por el Facilitador durante el proceso del Anexo V acerca de la creación del polígono, incluidos el costo total que la creación del polígono tuvo para Hamburgo; las condiciones de la venta o el arrendamiento a Airbus de una parte del polígono; e información sobre los pagos hechos por Hamburgo para construir las instalaciones que Airbus estableció en el polígono, permite sacar lógicamente la conclusión de que la información habría servido de apoyo a la alegación de los Estados Unidos de que la medida es una subvención específica. Los Estados Unidos sugirieron que el Grupo Especial infiriera esa conclusión lógica. Además, los Estados Unidos opinaron que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, se justificaría que el Grupo Especial sacase la conclusión desfavorable de que la información no suministrada demostraba que la medida era una subvención específica, y los Estados Unidos solicitaron que el Grupo Especial sacara esa conclusión.[3922]

[3916] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 438, donde se cita el informe Keunecke, páginas 9 y 10, Estados Unidos - Prueba documental 189; *Immobilienstandort Metropolregion Hamburg: Die Logistikbranche boomt dank dem Hafen*, Frankfurter Allgemeine Zeitung (3 de junio de 2005) (donde se aclara que los inversores alemanes prevén recuperar su inversión, sin incluir gastos de financiación ni utilidades, en un plazo de 13 años), Estados Unidos - Prueba documental 191.

[3917] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 438.

[3918] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 439.

[3919] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 439, donde se cita *Airbus! Hark Bohm, Verlegen Bauer, Senator Uldall streiten beim Abendblatt*, Hamburger Abendblatt (marzo de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 192, página 3.

[3920] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 440, donde se cita Hamburgische Bürgerschaft, Drücksache 18/4115, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (18 de abril de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 184, página 8; Hamburgische Bürgerschaft, Drücksache 17/3641, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (11 de noviembre de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 186, página 8.

[3921] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 441.

[3922] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 445.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1060 Por último, los Estados Unidos afirman que las subvenciones son específicas para Airbus en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC i) porque las autoridades de Hamburgo construyeron el polígono de Hamburgo-Finkenwerder a la medida de las especificaciones de Airbus para proporcionar espacio para la instalación de montaje del A380 de Airbus (especificidad "*de jure*") y ii) porque Airbus es la única empresa que funciona en ese lugar, Airbus es la única empresa que puede usar el polígono (que está rodeado de agua por tres lados y, por tierra, por las instalaciones existentes de Airbus) y las autoridades de Hamburgo decidieron a su discreción crear el polígono especialmente para Airbus (especificidad "*de facto*").[3923]

Comunidades Europeas

7.1061 Las Comunidades Europeas consideran que la recuperación de tierras en el Mühlenberger Loch y el Rüschkanal no está comprendida en el ámbito del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas sostienen que la transformación de marismas en tierras aprovechables es una tarea típica de las autoridades públicas y constituye un caso de provisión de infraestructura general, por lo cual está excluida del ámbito del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3924] Las Comunidades Europeas afirman que, con arreglo a la Constitución de Hamburgo, el puerto tiene importancia específica para la ciudad de Hamburgo[3925], y señalan que la "ley de desarrollo del puerto" (*Hafententwicklungsgesetz*) dispone que el desarrollo del puerto es una función pública. Según las Comunidades Europeas, los lugares aptos para la industria son escasos en Hamburgo y la tierra recuperada en el Mühlenberger Loch tiene valor económico para la ciudad, independientemente de que la usen Airbus Deutschland u otros.[3926] Las Comunidades Europeas dicen que, cuando venza o se cancele el contrato de arrendamiento entre Airbus Deutschland y Hamburgo, Hamburgo puede destinar la tierra para usos públicos u optar por arrendarla a otro inversor industrial, que la puede utilizar, por ejemplo, como terminal de contenedores o centro de carga de vagones.[3927]

7.1062 Por consiguiente, las Comunidades Europeas aducen que la alegación de los Estados Unidos de que un inversor "del mercado" no habría procedido a recuperar las tierras no es pertinente, porque una empresa privada no está obligada por el derecho público a ejecutar determinadas tareas ni tiene la función de gastar recursos públicos para alcanzar objetivos de política pública.[3928] Además, las Comunidades Europeas opinan que, para evaluar esos proyectos, el costo y el rendimiento previsto en términos estrictamente monetarios no tienen importancia primordial. Los gobiernos pueden optar por gastar más o menos recursos públicos en proyectos de infraestructura general y en expresar el rendimiento previsto en términos distintos a los puramente monetarios, por ejemplo, la creación de empleos. Para las Comunidades Europeas, en el marco del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, de lo que se trata es saber si los bienes o servicios proporcionados corresponden o no a objetivos de infraestructura general. Si "el mercado" habría o no creado un polígono similar no es pertinente.[3929] A juicio de las Comunidades Europeas, la transformación hecha por Hamburgo de marismas en tierras aptas en general para ser usadas no otorgó una ventaja a Airbus.[3930]

7.1063 Las Comunidades Europeas hacen notar que la declaración del Senado de Hamburgo de que la creación y el arriendo del polígono del Mühlenberger Loch constituyen una subvención refleja la posibilidad que Hamburgo contempló de arrendar a Airbus los terrenos recuperados a un precio

[3923] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 444.
[3924] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 775-778.
[3925] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 777, donde se cita el preámbulo de la Constitución, Freie and Hansestadt Hamburg, CE - Prueba documental 569.
[3926] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 778.
[3927] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 778.
[3928] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 779.
[3929] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 780.
[3930] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 781.

ICC suprimida donde se indica [***]

inferior al del mercado.[3931] Sin embargo, las Comunidades Europeas afirman que la renta final refleja la renta total de mercado de la tierra, y la declaración del Senado, por consiguiente, ha perdido validez.[3932] Las Comunidades Europeas también indican que las normas sobre subvenciones de la OMC y la normativa sobre la ayuda estatal de las Comunidades Europeas no son iguales y que, por ello, cualquier analogía entre la práctica en materia de ayuda estatal de las Comunidades Europeas y el artículo 1 del Acuerdo SMC no es correcta.[3933] En particular, las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que "una constatación de la Dirección General - Competencia de que una determinada medida es una ayuda estatal equivale a una constatación de que una medida es una subvención en el sentido del Acuerdo SMC".[3934] En consecuencia, para las Comunidades Europeas, el argumento de los Estados Unidos basado en la decisión en el asunto *Scott Paper* es engañoso. De todos modos, las Comunidades Europeas observan que no hay ninguna decisión de la Comisión en la que se haya dictaminado que el proyecto de Hamburgo constituye ayuda estatal de acuerdo con la normativa sobre competencia de las Comunidades Europeas.[3935] Las Comunidades Europeas manifiestan también que las situaciones en el asunto *Scott Paper* y en el Mühlenberger Loch son también sustancialmente diferentes, porque el asunto *Scott Paper* no tuvo nada que ver con medidas sobre infraestructura general, como la creación propiamente dicha de tierras, sino más bien con la transformación de terrenos agrícolas ya existentes en un polígono industrial preparado a la medida de las necesidades de la empresa.[3936] Según las Comunidades Europeas, en lugar de proporcionar infraestructura general, en *Scott Paper*, las autoridades francesas actuaron en favor de una empresa en particular, a la cual se traspasó la propiedad del polígono industrial hecho a su medida, incluidos edificios destinados específicamente a la fábrica, con un precio de venta que no cubría el costo de la inversión. Ningún inversionista privado habría actuado de esa manera. Sin embargo, en el caso del Mühlenberger Loch, las Comunidades Europeas sostienen que la recuperación de tierras hecha por Hamburgo es una medida de infraestructura general y que para esas medidas no existe un mercado en el que actúen inversionistas privados. Además, las Comunidades Europeas recuerdan que Hamburgo no ha vendido la tierra recuperada a Airbus Deutschland, sino que retiene la propiedad sobre ella y la posibilidad de usar los terrenos recuperados para otros fines después de la terminación del contrato de arriendo con Airbus, y que recibe un rendimiento de su inversión acorde con el mercado, merced al arriendo a Airbus de instalaciones para fines especiales.[3937]

7.1064 Las Comunidades Europeas también señalan que la construcción de obras de protección contra las inundaciones, por ejemplo los diques, corresponde a infraestructura general y que queda fuera del alcance del artículo 1 del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, las medidas de protección contra inundaciones proporcionan infraestructura básica para los ciudadanos de Hamburgo, como parte de la misión pública de la ciudad de garantizar la seguridad de sus ciudadanos frente a catástrofes naturales, de conformidad con el artículo 55 de la Ley de Aguas de Hamburgo (*Hamburger Wassergesetz*).[3938] Las Comunidades Europeas dicen que las medidas de protección contra las inundaciones tomadas alrededor de los terrenos recuperados eran parte del programa federal

[3931] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 782.
[3932] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 782.
[3933] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 784.
[3934] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 786, donde se cita Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 434, nota 518.
[3935] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 784-787.
[3936] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 789 y 790, donde se cita Comisión Europea, Decisión de 12 de julio de 2000, Ayuda a Scott Paper SA Kimberly-Clark, DO (2002) L 12/1, Estados Unidos - Prueba documental 190, párrafo 165.
[3937] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 789-792.
[3938] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 794, donde se hace referencia a Hamburger Wassergesetz (Ley de Aguas de Hamburgo), CE - Prueba documental 575.

ICC suprimida donde se indica [***]

y regional de protección contra las inundaciones puesto en práctica entre 2000 y 2002.[3939] Según las Comunidades Europeas, todos los diques deben ser considerados una medida de protección de todos los habitantes de Hamburgo y no hay ningún beneficio específico para propietarios individuales.

7.1065 Para las Comunidades Europeas, si Hamburgo ha otorgado o no una subvención a Airbus Deutschland en el sentido del Acuerdo SMC depende exclusivamente de las condiciones en las que Hamburgo impidió el uso público de los terrenos recuperados de propiedad pública de la zona del Mühlenberger Loch alquilándolos a una empresa privada.[3940] Por consiguiente, a juicio de las Comunidades Europeas, el análisis pertinente debe concentrarse en las condiciones del arrendamiento y no en el costo de la creación del polígono.

7.1066 Las Comunidades Europeas recuerdan que solamente se otorga un beneficio si el receptor ha recibido una contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[3941] Las Comunidades Europeas afirman que, en virtud de las disposiciones de los contratos de arrendamiento de las tierras con Airbus Deutschland, esas condiciones favorables no existen, basándose, en este sentido, en la opinión contemporánea del Comité de expertos en bienes raíces de Hamburgo[3942], así como en el informe Keunecke en que se apoyan los Estados Unidos.[3943]

7.1067 Las Comunidades Europeas destacan que, a solicitud de la ciudad de Hamburgo, el Comité de expertos llegó a la conclusión de que el valor de los terrenos industriales en ese lugar era **[***]**. Como la superficie arrendada es aproximadamente 1.577.388 m², el valor total de la tierra era aproximadamente **[***]**.[3944] El Comité de expertos después calculó que una tasa de rendimiento basada en el mercado aceptable para el contrato de arrendamiento era **[***]**.[3945] Las Comunidades Europeas dicen que el experto de los Estados Unidos llegó a la misma conclusión con respecto al valor de la tierra y consideró que el valor de la tierra es de entre 1,13 euros/m² y 61,36 euros/m².[3946] Sobre la base de esos datos, las Comunidades Europeas afirman que un arriendo de mercado sería 3,70 euros/m^2 por año, o 0,30 euros/m^2 por mes, lo cual, según sostienen, está de acuerdo con el arriendo pagado por Airbus Deutschland.[3947]

7.1068 Por lo tanto, según las Comunidades Europeas, la diferencia entre las conclusiones a que llegó el Comité de expertos y la posición de los Estados Unidos se origina en supuestos diferentes acerca de la tasa de rendimiento aplicable a los bienes raíces, fijada entre el 9 y el 12 por ciento en el informe Keunecke, frente a la de **[***]** fijada por el Comité de expertos. A juicio de las Comunidades

[3939] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 795.
[3940] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 781.
[3941] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 798, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.
[3942] Los Comités de expertos en bienes raíces están establecidos por la legislación federal alemana. El Comité de expertos de Hamburgo publica estimaciones respecto del valor de mercado de los bienes inmuebles, a petición de la ciudad de Hamburgo o sus tribunales. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 766 y 767, CE - Prueba documental 567.
[3943] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 798.
[3944] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 801, donde se cita Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Gutachten G 03.0058 M 21, 23 de octubre de 2003, páginas 4-6, CE - Prueba documental 563 (ICC).
[3945] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 804. Las Comunidades Europeas manifiestan que la estimación de **[***]** coincide con las estimaciones anuales del Comité de expertos para los valores de las propiedades en Hamburgo y hacen referencia a Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Der Grundstücksmarkt in Hamburg 2002, 2003, 2004, 2005, CE - Prueba documental 565, donde se menciona un rendimiento medio para los bienes raíces en la zona correspondiente del 6,2 por ciento. CE, Primera comunicación escrita, nota 680.
[3946] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 806.
[3947] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 807.

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas, esos dos valores porcentual es no miden la misma cosa y no pueden compararse directamente, porque son resultado de dos definiciones diferentes de "rendimiento". Las Comunidades Europeas manifiestan que cuando esos valores se vuelven a calcular y se expresan en los mismos términos económicos, hay poca diferencia entre ellos. La diferencia que queda es consecuencia de afirmaciones del Dr. Keunecke que carecen de fundamento y no son pertinentes respecto de los terrenos e instalaciones industriales de que se trata.[3948] Por ello, dicen las Comunidades Europeas, la diferencia entre los resultados del informe Keunecke y la posición de las Comunidades Europeas obedece a la opinión de los Estados Unidos de que Hamburgo no debe solamente pedir un precio justo según el valor actual de la tierra, sino que también debe recuperar todo el costo del desarrollo del polígono.[3949] Sin embargo, las Comunidades Europeas consideran que esto es erróneo, porque ese costo está relacionado con la creación de infraestructura general y, por consiguiente, sostienen las Comunidades Europeas, está excluido del ámbito del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3950]

7.1069 Las Comunidades Europeas además aducen que, incluso si el Grupo Especial no está de acuerdo en que la recuperación de las tierras fue una medida de infraestructura general, la diferencia entre el costo que el proyecto tiene para Hamburgo y el arriendo pagado por Airbus Deutschland no constituye un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque el criterio pertinente para determinar el beneficio es el beneficio para el receptor y no el costo para el gobierno.[3951] Las Comunidades Europeas observan que estos principios, enunciados en la Parte V del Acuerdo SMC, son igualmente válidos con respecto a la definición de subvención en el artículo 1. La cuestión que se plantea en relación con el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC es si una contribución financiera otorga un "beneficio" al receptor, en comparación con una referencia de mercado, y no si el gobierno cubre el costo de hacer esa contribución financiera.[3952] Por consiguiente, aducen las Comunidades Europeas, la referencia de mercado sirve como límite mínimo para determinar si una contribución financiera constituye un beneficio, pero también sirve como límite máximo de la cuantía del "beneficio" que se puede determinar que existe con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[3953] Si bien el gobierno tiene derecho a recibir un rendimiento basado en el mercado, las Comunidades Europeas opinan que solamente puede obtener un rendimiento basado en el mercado sobre el valor de los bienes arrendados, que puede o no ser inferior a su costo. Las Comunidades Europeas aducen, sin embargo, que el gobierno puede obtener un rendimiento mediante el aumento del empleo, así como otro tipo de rendimientos que los inversores privados no pueden obtener.[3954]

7.1070 Las Comunidades Europeas aducen que el enfoque de los Estados Unidos no tiene en cuenta este punto fundamental y exigiría que Airbus Deutschland aceptase pagar a la ciudad un arriendo considerablemente mayor que lo que el mercado esperaría, sobre la base del costo de la recuperación de la tierra.[3955] Según afirman las Comunidades Europeas, en realidad ello significa recurrir al criterio del "costo para el gobierno". A juicio de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos consideran que Airbus Deutschland, independientemente del contrato de arriendo que podría haber conseguido en

[3948] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 809.
[3949] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 818.
[3950] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 819.
[3951] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 821, donde se hace referencia al apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC y la decisión del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves.*
[3952] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 155.
[3953] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 823 y 824.
[3954] EC, Segunda comunicación escrita, párrafo 1083, nota 326, CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuestas a las preguntas 154 y 155 del Grupo Especial, párrafo 164.
[3955] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 826. Las Comunidades Europeas indican que los Estados Unidos, en el párrafo 438 de su Primera comunicación escrita, dicen que Airbus Deutschland debe pagar un arriendo anual de 90 millones de euros. CE, Primera comunicación escrita, nota 687.

ICC suprimida donde se indica [***]

el mercado, debería pagar un arriendo suficiente para que el gobierno recupere los costos que asumió para recuperar los terrenos, posición que, según las Comunidades Europeas, se basa en la norma del "costo para el gobierno" que el Órgano de Apelación rechazó. Las Comunidades Europeas instan al Grupo Especial a que haga lo mismo en esta diferencia.[3956]

7.1071 Con respecto a las instalaciones para fines especiales, las Comunidades Europeas dicen que Hamburgo también solicitó al Comité de expertos que examinase si el contrato de arriendo del muelle estaba de acuerdo con las condiciones del mercado.[3957] El Comité de expertos llegó a la conclusión de que el arriendo convenido para las instalaciones comprendidas en el contrato de arriendo del muelle estaba de acuerdo con las condiciones del mercado y, en segundo lugar, que las demás disposiciones del contrato de arriendo del muelle estaban de acuerdo con las condiciones del mercado.[3958] Los otros contratos de arriendo de instalaciones para fines especiales seguían la misma pauta y las Comunidades Europeas afirman que también están de acuerdo con las condiciones del mercado.[3959]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1072 Para resolver este aspecto de las alegaciones de los Estados Unidos, nos ocuparemos primero de la afirmación de las Comunidades Europeas de que la conversión del polígono del Mühlenberger Loch de marismas en terrenos aptos para el uso constituye una medida de infraestructura general y, por consiguiente, no es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Una premisa en que se basa el argumento de las Comunidades Europeas es que los diferentes aspectos del desarrollo del polígono industrial se deben analizar por separado, a diferencia de la opinión de los Estados Unidos, que tratan el proyecto completo como un todo integrado a los fines del análisis. Si concluimos que una parte o la totalidad del suministro del polígono a Airbus **no** es una medida de infraestructura general, pasaremos después a evaluar si la contribución financiera que esa medida representa otorga un beneficio a Airbus.

Infraestructura general

7.1073 Antes llegamos a la conclusión[3960] de que, a nuestro juicio, no es posible responder en abstracto a la pregunta de si el suministro de un bien o servicio es un suministro de "infraestructura general" sino que se debe tener en cuenta la existencia o ausencia de limitaciones *de jure* o *de facto* al acceso o al uso, así como cualquier otro factor que tienda a demostrar que la infraestructura se proporcionó o no a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades o para su uso exclusivo, entre los cuales puede haber factores que tienen que ver con las circunstancias relacionadas con la creación de la infraestructura en cuestión, la consideración del tipo de infraestructura, las condiciones y circunstancias en que se proporciona la infraestructura, los receptores o beneficiarios de la infraestructura y el régimen legal aplicable a esa infraestructura, incluidos los términos y condiciones del acceso a la infraestructura y/o las limitaciones a su uso. La consideración de estos factores en este caso nos lleva a concluir que el suministro del polígono del Mühlenberger Loch/Rüschkanal no constituye una medida de infraestructura general.

7.1074 Antes de ocuparnos de esos factores, consideramos la cuestión planteada por el argumento de las Comunidades Europeas de que el proyecto del Mühlenberger Loch tenía tres elementos separados, 1) convertir las marismas en tierras aptas para el uso, 2) ejecutar medidas de protección contra las

[3956] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 826.
[3957] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 828.
[3958] Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Gutachten G 03.0059 M 21, 23 de octubre de 2003, CE - Prueba documental 564 (ICC), página 4.
[3959] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 829-845.
[3960] *Véase* el análisis hecho en los párrafos 7.1036 a 7.1044 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

inundaciones, y 3) construir instalaciones para fines especiales, y de que esos tres elementos se deben considerar por separado a los fines de decidir si constituyen un suministro de infraestructura general.[3961] Los Estados Unidos, por el contrario, alegan que la creación del polígono y su suministro a Airbus no son transacciones distintas ninguna de las cuales tiene nada que ver con la otra, sino que están vinculadas de manera integral.[3962] Para los Estados Unidos, el arriendo de la tierra y de las instalaciones para fines especiales a Airbus no se puede separar de la recuperación de los terrenos, incluidas las medidas de protección contra las inundaciones y la construcción de las instalaciones para fines especiales, porque lo que era necesario ante todo era recuperar la tierra a fin de hacer posible la ejecución del resto del proyecto, incluida la construcción de las instalaciones para fines especiales.

7.1075 Según entendemos, las Comunidades Europeas no aducen que la recuperación de las tierras se hizo por motivos no relacionados con las necesidades de Airbus y que, después, independientemente, la tierra se arrendó a Airbus. Las Comunidades Europeas no han presentado pruebas que indiquen que las autoridades de Hamburgo habrían procedido a recuperar las marismas del Mühlenberger Loch y el Rüschkanal si no hubiese sido necesario recuperar las tierras para hacer posible la expansión de las instalaciones de Airbus existentes en Hamburgo con el fin de permitir que Airbus montase el A380 en ese lugar. En realidad, en su Segunda comunicación escrita, las Comunidades Europeas reconocen que la recuperación de los terrenos se hizo para atender las necesidades de Airbus en relación con el montaje del A380.[3963]

7.1076 Las Comunidades Europeas aducen que el hecho de que las autoridades de Hamburgo "sabían que Airbus sería el primer usuario de la tierra recién recuperada" no es sorprendente y consideran que los Estados Unidos se equivocan cuando asignan importancia a este hecho que no se discute.[3964] Las Comunidades Europeas hacen referencia a la ley que rige el desarrollo del puerto de Hamburgo, e indican que la recuperación era parte de ese desarrollo, pero reconocen que el lugar, en realidad, no está dentro de la zona portuaria, según se define en la ley del puerto.[3965] Las Comunidades Europeas también añaden que la tierra para uso industrial en Hamburgo es limitada, dando a entender que la recuperación de terrenos se hace como parte de un esfuerzo general para proporcionar polígonos adicionales para uso industrial y residencial.[3966]

7.1077 En nuestra opinión, ninguno de estos elementos apoya la premisa básica de las Comunidades Europeas de que debemos considerar que la recuperación de los terrenos, la construcción de los diques y el arriendo de la tierra y las instalaciones para fines especiales son elementos separados. Coincidimos con los Estados Unidos en que el arriendo de la tierra y de las instalaciones para fines especiales a Airbus no se puede separar de la recuperación de los terrenos, incluidas las medidas de protección contra las inundaciones y la construcción de las instalaciones para fines especiales, porque ante todo era necesario disponer de la tierra a fin de hacer posible la ejecución del resto del proyecto,

[3961] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 748.
[3962] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 315.
[3963] "Hamburgo acordó ... rellenar las marismas adyacentes al polígono de Deutsche Airbus (y de propiedad de la ciudad) para instalar la {cadena de montaje final} del A380." CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1083.
[3964] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 353.
[3965] CE, respuesta a la pregunta 93 del Grupo especial, párrafo 244. Los Estados Unidos se refieren a pruebas de que el lugar fue excluido específicamente de la zona portuaria con una modificación de la Ley en 1999, porque la recuperación de terrenos para ampliar el polígono de Airbus, según el gobierno de Hamburgo, "no tiene utilidad para el puerto". Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 237, donde se hace referencia a Hamburgische Bürgerschaft, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Achtes Gesetz zur Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes, hier: Änderung des Hafengebiets im Mündungsbereich des Rüschkanals und vor der Aufhöhungsfläche des Mühlenberger Lochs, Drs. 16/2646, página 1, Estados Unidos - Prueba documental 552.
[3966] CE, respuesta a la pregunta 91 del Grupo Especial, párrafo 225.

ICC suprimida donde se indica [***]

lo cual incluía la construcción y el arriendo posterior de las instalaciones para fines especiales. El simple hecho de que la recuperación de tierras y el control de las inundaciones sean "tareas típicas de las autoridades públicas, como proveedoras de infraestructura general"[3967] no es base suficiente para llegar a la conclusión de que se deben considerar elementos separados del suministro del polígono del Mühlenberger Loch a Airbus. En realidad, la argumentación de las Comunidades Europeas en este sentido es más bien circular: porque los aspectos referentes a la recuperación de las tierras y al control de las inundaciones son, a juicio de las Comunidades Europeas, medidas de infraestructura general, deben ser considerados en forma separada del arriendo de la tierra a Airbus, y, considerados por separado, constituyen medidas de infraestructura general. Sin embargo, como se indicó precedentemente, a pesar de los argumentos en contra de las Comunidades Europeas [3968], es evidente para nosotros que la alegación de los Estados Unidos es que toda la operación de crear y proporcionar un polígono industrial a Airbus constituye la presunta subvención, que, según afirman, no es un caso de suministro de infraestructura general.[3969]

7.1078 Consideramos que no hay ninguna prescripción jurídica de que separemos los diversos elementos del proyecto a los fines de nuestro análisis y, en realidad, las Comunidades Europeas no han propuesto ninguna. Tampoco estamos convencidos de que haya una base fáctica que exija separar los elementos en la forma propuesta por las Comunidades Europeas. A la luz de las pruebas a nuestra disposición, es evidente que la recuperación de las tierras en cuestión se hizo para posibilitar la expansión de las instalaciones existentes de Airbus y no con ningún propósito independiente. Por consiguiente, es parte de un proyecto integrado de suministrar un polígono adyacente al polígono existente de Airbus en Finkenwerder destinado a ampliar sus instalaciones. Por lo tanto, procedemos a hacer un análisis de todo el proyecto como una medida única.

7.1079 Recordamos nuestra interpretación de la expresión "infraestructura general", donde llegamos a la conclusión de que la expresión "infraestructura **general**", tomada en su significado corriente y natural, se refiere a infraestructura que no se proporciona a una sola entidad o un grupo limitado de entidades o para su provecho y que no hay ningún tipo o forma de infraestructura que sea intrínsecamente "general" *per se*.[3970]

7.1080 Es evidente a la luz de las pruebas de que disponemos que la recuperación de las marismas adyacentes a las instalaciones existentes de Airbus en Finkenwerder se hizo no solamente sabiendo que Airbus sería el "primer usuario", como aducen las Comunidades Europeas, sino específicamente para permitir que Airbus ampliase sus instalaciones existentes en una forma en que no podría haberlo hecho sin contar con los terrenos nuevos.[3971] En la decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas por la que se aprobó el avenamiento de las marismas se señala **[***]**.[3972] Las medidas de control de las inundaciones, es decir, el nuevo dique, en los terrenos recuperados no se habrían tomado si no se hubiese procedido antes a recuperar las tierras. Las Comunidades Europeas indican que el sistema existente de protección contra las inundaciones para la instalación existente de Airbus

[3967] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 775.
[3968] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 747-749.
[3969] *Véanse* los párrafos 7.153, 7.155 y 7.158 *supra*.
[3970] *Véase* el análisis hecho en los párrafos 7.1036 a 7.1044 *supra*.
[3971] *Véase* CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1083. Señalamos además que, el 9 de julio de 2004, la ciudad de Hamburgo y Airbus Deutschland GmbH firmaron un contrato en el que Airbus prometió hacer todas las inversiones necesarias para la producción y entrega del avión de transporte de carga A380, incluidas inversiones en edificios en las tierras artificiales recién creadas en el Mühlenberger Loch. Asimismo, Airbus aceptó arrendar la tierra necesaria para ese fin y pagar daños y perjuicios a Hamburgo por, entre otras cosas, las inversiones hechas para proporcionar el polígono, si en última instancia Airbus no producía el A380 en ese sitio. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 337, *véanse* las Pruebas documentales 562, 563, 564 y 565 presentadas por los Estados Unidos.
[3972] Decisión de la Comisión de 19 de abril de 2000, CE - Prueba documental 547 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

en Finkenwerder era insuficiente, pero reconocen que el proyecto de recuperación de las tierras creó "una buena oportunidad para mejorar" esas instalaciones, de acuerdo con el programa de protección contra las inundaciones para el río Elba de 2002-2012.[3973] Las instalaciones para fines especiales, el muelle, el sistema de carga y descarga por rodadura, el edificio de esclusas y bombas, el canal de drenaje y el *sternfender* forman parte de la creación de un polígono industrial adecuado para la ampliación de las instalaciones existentes de Airbus. Simplemente no hay ninguna prueba que indique que alguna parte de estas obras de desarrollo se habría llevado a cabo en ese momento si no hubiera sido necesaria para que Airbus pudiese ampliar sus instalaciones existentes a fin de montar el A380 en ese lugar.

7.1081 No dudamos de que las autoridades de Hamburgo perseguían un objetivo de interés público o de política pública cuando emprendieron ese gran proyecto. En realidad, así se desprende claramente de la decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas, que dio su aprobación para un proyecto que destruiría una reserva natural protegida en parte por el motivo de que compensaría pérdidas de empleos en Hamburgo y tendría un efecto positivo sobre la situación económica y social de la región.[3974] Sin embargo, el simple hecho de que las autoridades de Hamburgo persiguiesen un interés público no basta para demostrar que el proyecto, empezando con la recuperación de la tierra e incluyendo los demás elementos de la protección contra las inundaciones y las instalaciones para fines especiales, era de infraestructura general. Por el contrario, como hemos indicado, de todas maneras es siempre probable que las autoridades públicas tengan razones de política pública cuando gastan fondos públicos.

7.1082 Las Comunidades Europeas también aducen que hay acceso público a los terrenos recuperados y posibilidades de destinarlos a otros usos, lo cual, según dicen, demuestra que ese aspecto del proyecto constituye un suministro de infraestructura general.[3975] Como señalamos *supra*, no consideramos apropiado analizar los elementos de la provisión del polígono del Mühlenberger Loch por separado. Sin embargo, incluso si lo hiciésemos, no nos parece que los argumentos de las Comunidades Europeas en este sentido son convincentes. Con respecto a su afirmación acerca del acceso público, las Comunidades Europeas se basan fundamentalmente en pruebas fotográficas para sostener que el polígono es accesible por un camino de propiedad pública, a saber, el carril vial del dique, que es la vía de tránsito normal entre las instalaciones de Airbus y la población de Cranz, sin atravesar las instalaciones de Airbus.[3976] Sin embargo, en el mejor de los casos, el carril vial del dique da acceso limitado al perímetro del polígono y no a ninguna parte de los terrenos arrendados por Airbus.[3977] Más pertinente todavía es que, como reconocen las Comunidades Europeas, el carril del dique está habilitado para uso solamente de los empleados de Airbus y los funcionarios municipales encargados del mantenimiento del dique, por lo menos mientras los terrenos estén arrendados a

[3973] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 756. Las Comunidades Europeas no aportan ninguna prueba que indique que esa "mejora" habría tenido lugar en ese momento aún si no se hubiera emprendido todo el proyecto.

[3974] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 754.

[3975] CE, respuesta a la pregunta 91 del Grupo Especial, párrafos 227-229, 233 y 242-246.

[3976] CE - Prueba documental 616.

[3977] Observamos que el contrato de arriendo de los terrenos contiene dos disposiciones específicas referentes al acceso al polígono para partes que no sean Airbus. En particular, el párrafo 3 del artículo 11 dispone que "el arrendatario está obligado a permitir que, con el acuerdo previo del arrendatario, agentes del arrendador y representantes de empresas de servicios públicos entren a la zona arrendada y realicen los trabajos que consideren necesarios (mediciones, inspecciones de edificios, mantenimiento, reparaciones, etc.)" y el párrafo 4 del artículo 11 dispone que: "En todo momento se debe dar a través de la zona arrendada acceso a las defensas contra inundaciones a los contratistas de la autoridad de diques y de otras autoridades competentes, en relación con funciones de mantenimiento de los diques y defensas de los diques." *Véase* CE - Prueba documental 551 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus.[3978] Además, las Comunidades Europeas no han refutado los argumentos de los Estados Unidos sobre las deficiencias del carril como medio de acceso al polígono, salvo para propósitos limitados.[3979] La simple posibilidad de que, en algún momento en el futuro, si Airbus ya no arrienda la tierra, haya acceso al polígono mediante un carril mejorado, no basta a nuestro juicio para demostrar que una parte del proyecto del Mühlenberger Loch constituye una medida de infraestructura general.

7.1083 Con respecto a la afirmación de que hay otros usos posibles del polígono, las Comunidades Europeas aducen que, si se rescindiera el contrato de arrendamiento con Airbus, el lugar se podría arrendar a otra empresa y, específicamente, se podría usar como terminal de contenedores.[3980] Nuestro estudio del arrendamiento del polígono nos obliga a sacar la conclusión de que cualquier posibilidad de dar algún otro uso al lugar es, en el mejor de los casos, una posibilidad bastante lejana en el futuro.[3981] Además, los argumentos de las Comunidades Europeas de que se pueden dar al polígono usos alternativos no nos convencen. Las Comunidades Europeas se basan en el plan de Hamburgo para el uso de la tierra (*Flächennutzunsplan*) para sostener que el sitio no tiene que ser usado exclusivamente por empresas aeronáuticas[3982] y manifiestan que, en vista de la escasez de tierras en Hamburgo, el polígono es un activo de valor.[3983] Sin embargo, el argumento de las Comunidades Europeas se basa fundamentalmente en el plan general de uso de la tierra y no tiene en cuenta el plan subsidiario de construcción (*Bebauungsplan Finkenwerder 37*), que, como aducen los Estados Unidos, impone limitaciones al uso del polígono del Mühlenberger Loch para cualquier destino distinto de las instalaciones de montaje de aviones de Airbus.[3984] Si bien es verdad que esos planes están sujetos a ser revisados por las autoridades de Hamburgo, esa posibilidad no es suficiente, a nuestro juicio, para apoyar la posición de las Comunidades Europeas y no justifica la conclusión de que el lugar está disponible, en algún sentido real, para ser usado por alguna entidad que no sea Airbus ni para algún otro usuario excepto empresas aeronáuticas.[3985] Además, la simple alegación de que la tierra es un activo de valor no agrega nada al argumento de las Comunidades Europeas, en particular en vista de las pruebas que refutan la afirmación de las Comunidades Europeas de que en Hamburgo la tierra para uso industrial es escasa.[3986]

7.1084 Las circunstancias de la creación del polígono del Mühlenberger Loch, incluidos todos los aspectos examinados *supra*, nos demuestran claramente que las autoridades de Hamburgo no simplemente "sabían" que Airbus sería el primer usuario del lugar, sino que ejecutaron todo el

[3978] CE, respuesta a la pregunta 91 del Grupo Especial, párrafo 229.

[3979] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 347 y 348.

[3980] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 778, donde se hace referencia a CE - Prueba documental 571.

[3981] En el contrato de arrendamiento, CE - Prueba documental 551 (ICC), se indica que el arriendo es por **[***]**.

[3982] CE, respuesta a la pregunta 91 del Grupo Especial, párrafo 233, CE - Prueba documental 617.

[3983] CE, respuesta a la pregunta 91 del Grupo Especial, párrafo 225.

[3984] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 343 y 344, y las referencias mencionadas allí.

[3985] Observamos también que el hecho de que Hamburgo exigiera a Airbus que aceptase pagar daños y perjuicios, incluso respecto de la inversión hecha en el polígono que Airbus necesitaba, si Airbus decidía no establecer las operaciones del avión de carga A380 en Hamburgo, respalda la conclusión de que las autoridades municipales no consideraban que pudiera darse al nuevo polígono ningún otro uso que no fuera la ampliación de las operaciones existentes de Airbus. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 337 y nota 411, donde se hace referencia a las Pruebas documentales 562, 563, 564 y 565 presentadas por los Estados Unidos.

[3986] Antes de decidir crear el polígono del Mühlenberger Loch, se consideraron otros tres sitios de tamaño similar en Hamburgo. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 320. Esto respalda la afirmación de los Estados Unidos de que no hay escasez de tierras para la industria y así refuta la idea implícita de que la creación del polígono del Mühlenberger Loch era necesaria por algún otro motivo, aparte de que permitía a Airbus ampliar sus instalaciones existentes en ese lugar.

ICC suprimida donde se indica [***]

proyecto específicamente para permitir que Airbus ampliara sus instalaciones existentes. El proyecto, incluidas las instalaciones para fines especiales, fue elaborado especialmente para Airbus, lo cual le permitió ampliar sus instalaciones existentes para poder aprovechar la sinergia consiguiente. En ningún momento se tuvo en cuenta a ningún otro beneficiario; el proyecto se ejecutó exclusivamente para Airbus. Además, las condiciones de los contratos de arriendo, así como la legislación entonces vigente que regía el uso de la tierra, permiten que el polígono sea usado solamente por Airbus por el futuro previsible. Teniendo presentes estos hechos, llegamos a la conclusión de que la creación y el suministro del polígono industrial del Mühlenberger Loch no es un caso de suministro de infraestructura general, sino que, en cambio, constituye una contribución financiera en forma de suministro de bienes y servicios que no son de infraestructura general, en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, pasamos ahora a considerar si otorgó un beneficio a Airbus.

Beneficio

7.1085 Los Estados Unidos afirman que el suministro del polígono del Mühlenberger Loch otorga un beneficio a Airbus i) porque las autoridades de Hamburgo crearon un polígono que el mercado no habría creado[3987] y ii) porque el polígono se proporciona a Airbus por una remuneración inferior a la adecuada.[3988]

7.1086 En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos identificaron los que a su juicio eran los costos del proyecto del Mühlenberger Loch y consideraron la cuestión del beneficio basándose en información a disposición del público porque, señalaron, las Comunidades Europeas y Alemania se habían negado a proporcionar información, como lo había solicitado el Facilitador durante el proceso del Anexo V, sobre la creación del polígono, incluidos los costos totales que había tenido Hamburgo para crear el polígono, así como información sobre las disposiciones y condiciones de la venta o el arriendo del polígono a Airbus, e información sobre todo pago hecho por Hamburgo para crear las instalaciones establecidas en el polígono por Airbus.[3989] Los Estados Unidos adujeron que la conclusión lógica que había que inferir de esa negativa era que la información habría prestado apoyo a la alegación de los Estados Unidos de que la medida es una subvención específica, y que se justificaría que el Grupo Especial sacara una conclusión desfavorable de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V en ese sentido.

7.1087 En el párrafo 7 del Anexo V se dispone que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no entregaron toda la información solicitada sobre el proyecto del Mühlenberger Loch durante el proceso del Anexo V, en el curso de las actuaciones de este Grupo Especial presentaron información adicional. Por ello, no estamos frente a una situación en la que una parte no proporcionó ningún componente de la información solicitada. Por consiguiente, no podemos simplemente aceptar, como opinan los Estados Unidos, que por no haberse presentado la información solicitada durante el proceso del Anexo V, se justifica sacar una conclusión desfavorable en contra de las Comunidades Europeas. En cambio, consideramos que corresponde examinar las pruebas que se nos han presentado sobre la cuestión del beneficio.

7.1088 Los Estados Unidos, basándose en información a disposición del público, aducen que las autoridades de Hamburgo invirtieron 751 millones de euros en la creación y el desarrollo del polígono, con inclusión de la recuperación de tierras, los diques y las instalaciones para fines

[3987] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 431-436.
[3988] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 437-442.
[3989] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 445.

ICC suprimida donde se indica [***]

especiales. Los Estados Unidos afirman que Hamburgo estimaba que el costo total del proyecto sería de 693.700.000 euros[3990], pero que "{l}a Oficina de Contabilidad de Hamburgo criticaba esa estimación y preveía que los costos totales para Hamburgo ascenderían a 751 millones de euros".[3991] Las Comunidades Europeas, por el contrario, sostienen que esta suma representa una estimación inicial del costo del proyecto y que los costos totales del proyecto previsibles en 2006 ascendían a 693.679.000 euros.[3992]

7.1089 Aunque las Comunidades Europeas han presentado ahora información sobre el costo total de la creación del polígono del Mühlenberger Loch que no se presentó durante el proceso del Anexo V, los Estados Unidos siguen sosteniendo que los costos reales fueron de aproximadamente 750 millones de euros.[3993] Los Estados Unidos aducen que la posición de las Comunidades Europeas de que su cálculo se basa en una estimación anterior y que no está actualizada es errónea y afirman que las Comunidades Europeas no incluyen el costo de determinada financiación provisional asumido por ProFi, que opinan que se debe incluir, según el informe del Tribunal de Cuentas en el que se basan los Estados Unidos.[3994] Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que las estimaciones de costos de las Comunidades Europeas no incluyen los costos que la financiación provisional tuvo para ProFi.[3995] Asimismo estamos de acuerdo en que corresponde incluir esos costos en el total. Teniendo también en cuenta que las Comunidades Europeas no proporcionaron la información solicitada durante el proceso del Anexo V, por consiguiente, estimamos que lo correcto es aceptar la afirmación de los Estados Unidos, basada en información a disposición del público, de que el costo del desarrollo del polígono del Mühlenberger Loch, con inclusión de la recuperación de las tierras, la protección contra las inundaciones y las instalaciones para fines especiales, fue de aproximadamente 751 millones de euros. El polígono está arrendado a Airbus, en virtud de una serie de contratos sobre las tierras y las instalaciones para fines especiales, por un período de **[*****]**. El arriendo total de la tierra, que sólo regirá después de 2009, una vez que todas las parcelas sean aptas para su uso y que se eliminen las rebajas por el asentamiento de la superficie, ascenderá a 5.619.588 euros por año, mientras que el alquiler de las instalaciones para fines especiales es de 5.619.200 euros por año, ambos sujetos a ajustes por inflación.

7.1090 Recordamos que en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no se define el concepto de "beneficio". Sin embargo, está bien establecido que una "contribución financiera" conferirá un "beneficio" a un receptor cuando coloque a ese receptor en una posición más ventajosa en comparación con la posición que habría tenido sin la "contribución financiera".[3996] En *Canadá* -

[3990] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 428, donde se cita Hamburgische Burgerschaft, Drucksache 18/4115, Mitteilung des Senats and die Bürgerschaft (18 de abril de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 184, páginas 11, 12 (anexo 1) y 13 (anexo 2).

[3991] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 428, donde se cita Hamburgische Burgerschaft, DRs. 17/2267, informe presentado por la Oficina de Auditoría al Burgerschaft (19 de febrero de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 188, página 155, párrafo 385.

[3992] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 758, donde se cita Hamburgische Burgerschaft, Drucksache 18/4115, Mitteilung des Senats and die Bürgerschaft (18 de abril de 2006), CE - Prueba documental 548, página 8.

[3993] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, nota 367 y párrafos 352, 356.

[3994] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, nota 439.

[3995] En su informe, el Tribunal de Cuentas indicó que el gobierno de Hamburgo no había incluido en su información sobre los costos determinados costos por concepto de financiación provisional asumidos por la empresa promotora ProFi, de propiedad del gobierno, que se deberían haber incluido en el costo. *Véase* Hamburgische Bürgerschaft, Jahresbericht 2003 des Rechnungshofs (informe anual de 2003 del Tribunal de Cuentas), Drs. 17/2267, párrafo 385, Estados Unidos - Prueba documental 188.

[3996] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112, citado con aprobación en el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 149.

ICC suprimida donde se indica [***]

Aeronaves, tanto el Grupo Especial que examinó el asunto como el Órgano de Apelación consideraron que la base para hacer esa comparación era el mercado. Así, el Grupo Especial señaló que:

> "sólo se conferirá un 'beneficio', es decir una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado".[3997]

Asimismo, el Órgano de Apelación explicó que:

> "el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un 'beneficio', porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una 'contribución financiera' pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado".[3998]

7.1091 Por lo tanto, se otorgará un beneficio todas las veces en que se haga una contribución financiera a un receptor en condiciones más favorables que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado. En el contexto de una contribución financiera que tome la forma de suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructura general, consideramos que la cuestión que corresponde analizar para resolver la cuestión del beneficio es si un participante en el mercado habría proporcionado el bien o el servicio al receptor en ese momento en las mismas condiciones del suministro del gobierno en cuestión.

7.1092 En este sentido, las Comunidades Europeas aducen que es incorrecto evaluar el beneficio para Airbus sobre la base de la diferencia entre el costo del proyecto para el gobierno de Hamburgo y el arriendo pagado por Airbus por el polígono.[3999] Los Estados Unidos cuestionan la premisa básica de que el costo para el gobierno no es una base adecuada para evaluar el beneficio. Sin embargo, los Estados Unidos sí aducen que las circunstancias del caso obligan a considerar la suma total invertida por Hamburgo para crear el polígono a fin de determinar la existencia y la cuantía de cualquier beneficio. Los Estados Unidos sostienen que éste no es un caso en el que el gobierno simplemente arrendó una parcela existente a Airbus. En cambio, en este caso las autoridades de Hamburgo específicamente recuperaron la tierra que se necesitaba para la expansión de Airbus al lado de su polígono ya existente en Finkenwerder y luego arrendaron la tierra a Airbus. Los Estados Unidos, en primera instancia, no discuten que el arriendo cobrado por la tierra y las instalaciones para fines especiales bien puede ser equivalente a un valor de referencia de mercado para el arriendo de terrenos **existentes** en la zona[4000], pero consideran que la inversión básica hecha para recuperar la tierra debe incluirse en el cálculo en este caso para llegar a una aproximación realista a un valor de referencia de mercado de la **tierra de que concretamente se trata, que debe reflejar la inversión hecha en la tierra**. A juicio de los Estados Unidos, un cálculo de la renta que no tenga en cuenta la inversión destinada a crear el polígono efectivamente convierte esa suma en una donación a Airbus.

7.1093 Las Comunidades Europeas, por el contrario, aducen que Hamburgo no creó un polígono industrial para Airbus, sino que "hizo simplemente una recuperación de tierras"[4001] y después arrendó

[3997] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 102.

[3998] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.

[3999] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 820.

[4000] Los Estados Unidos, como segunda línea de argumentación, afirman que el arriendo es insuficiente en comparación con un valor de referencia de mercado. En vista de nuestra conclusión, no consideramos necesario ocuparnos de esa línea de argumentación.

[4001] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 357.

ICC suprimida donde se indica [***]

la tierra a Airbus a un precio basado en el mercado y que de esa forma no se otorgó ningún beneficio a Airbus. Ya hemos rechazado el argumento de que la "simple recuperación de las tierras" no ha de ser considerada una subvención en esta diferencia y estamos examinando todo el proyecto del Mühlenberger Loch en su conjunto. Por consiguiente, consideramos que la inversión hecha por Hamburgo para crear este polígono es pertinente para nuestro análisis de si se otorgó o no un beneficio a Airbus. Esto no constituye, como aducen las Comunidades Europeas, una determinación de la cuantía del beneficio basada en el costo para el gobierno. En cambio, consideramos que es simplemente una reflexión, en las circunstancias particulares de esta medida, de la base sobre la cual un participante en el mercado fijaría el monto del arriendo que se cobraría por esa parcela de tierra en particular y, por ello, el valor apropiado de referencia "de mercado".

7.1094 Aunque las partes coinciden en que, en este caso, ningún inversor comercial habría ejecutado el proyecto, es evidente para nosotros que ello se debe a que la inversión necesaria para recuperar la tierra era desproporcionadamente grande en comparación con cualquier rendimiento posible. Las partes coinciden en general en cuanto al valor de mercado de la tierra para uso industrial en Hamburgo y el valor de la tierra del Mühlenberger Loch, a saber, entre 71.600.000 euros y 85.900.000 euros, según los Estados Unidos[4002], o aproximadamente **[*****]**, según las Comunidades Europeas.[4003] Está claro que un arriendo basado en el mercado sobre tierras de ese valor es necesariamente muy inferior a lo que sería un arriendo basado en el mercado sobre una inversión en tierras por 750 millones de euros. En realidad, las Comunidades Europeas ni siquiera insinúan que el arriendo pagado por Airbus arroja un rendimiento de mercado para la inversión hecha para recuperar los terrenos. Sin embargo, nuestra opinión es que un agente del mercado que invirtió 750 millones de euros en tierras, ya sea comprándolas o creándolas mediante su recuperación, trataría, al arrendar la propiedad, de obtener un rendimiento de esa inversión. En esta situación, el "inversor" fueron las autoridades de la ciudad de Hamburgo, que destinaron fondos públicos para crear un bien que el mercado no habría creado. Si se sostuviese, como efectivamente lo hacen las Comunidades Europeas, que en esta situación no se puede observar ningún beneficio, a nuestro juicio el resultado sería que se eludiría por completo el propósito fundamental de la disciplina del Acuerdo SMC sobre subvenciones. En opinión de las Comunidades Europeas, cuanto más distorsione una contribución financiera de un gobierno la asignación de recursos que de otro modo produciría el mercado, menos podrá constatarse que se trata de una subvención.[4004] Este no es un resultado aceptable, ya que tergiversa un objetivo fundamental del Acuerdo SMC.

7.1095 Las Comunidades Europeas aducen que para que los Estados Unidos puedan argumentar con éxito que el costo del proyecto se debe tener en cuenta, los Estados Unidos deben demostrar que, si las autoridades de Hamburgo no hubiesen tomado las medidas que adoptaron, Airbus habría recuperado ella misma las tierras, y en ese caso los costos asumidos por Hamburgo representarían "economías de costos" para Airbus.[4005] Si bien las Comunidades Europeas aducen que Airbus no lo habría hecho, esto parece basarse en gran medida en su opinión de que la recuperación de tierras es tarea de los gobiernos y de que, si Hamburgo no hubiera intervenido para recuperar los terrenos,

[4002] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 432, y Estados Unidos - Prueba documental 183.

[4003] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 801 y CE - Prueba documental 563 (ICC) páginas 4-6.

[4004] Las Comunidades Europeas están de acuerdo en que hay casos en los que el costo puede servir de sustituto de un precio de mercado. Sin embargo, aclaran que el costo se puede usar para estimar el precio de mercado únicamente en los casos en que es evidente que los precios de mercado prevalecientes en general en el momento en que se hace la inversión son suficientes para inducir a inversores privados a ejecutar el proyecto. Las Comunidades Europeas aducen que el costo no constituye una medida fiable del valor de mercado en los casos en que es evidente que ningún inversor privado emprendería la inversión porque la venta o el precio requeridos para obtener un rendimiento de mercado son superiores al valor de mercado del activo resultante. CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a las preguntas 154 y 155 del Grupo Especial.

[4005] *Véase*, CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 30 y 212.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus simplemente habría ubicado su nueva instalación en otro lugar. Aunque puede ser cierto que la recuperación de tierras es muy habitualmente hecha por los gobiernos, no hay nada en principio que impida que una parte privada ejecute un proyecto de esa naturaleza y, por lo tanto, nada en principio que hubiese impedido a Airbus recuperar el sitio del Mühlenberger Loch por su propia cuenta.[4006] Que el costo del proyecto podría haber convencido a Airbus de que no debía ejecutarlo, sino de que tenía que establecer sus instalaciones de montaje en otro lugar, como aducen las Comunidades Europeas, a nuestro juicio simplemente subraya el hecho de que la recuperación de la tierra tuvo, como las propias Comunidades Europeas dicen, un "costo de recuperación que ningún inversor racional, incluida Airbus, asumiría por tierras que Airbus no necesitaba".[4007] El hecho de que Airbus tenía otras posibilidades pero optó por ampliar sus instalaciones existentes de Finkenwerder una vez que se puso a su disposición la tierra necesaria apoya nuestra opinión de que la contribución financiera hecha por las autoridades de Hamburgo cuando recuperaron los terrenos y construyeron las instalaciones para fines especiales para que las usara Airbus otorgó un beneficio a Airbus.[4008]

7.1096 Por último, las Comunidades Europeas aducen que Airbus paga por la tierra y las instalaciones para fines especiales un arriendo que está de acuerdo con los precios de mercado para terrenos e instalaciones similares en Hamburgo y que, por lo tanto, no se otorga un beneficio a Airbus. Sin embargo, el argumento de las Comunidades Europeas se basa en su opinión de que el aspecto de recuperación de tierras del proyecto no constituye una contribución financiera, lo cual hemos rechazado. Está claro, y las Comunidades Europeas no aducen otra cosa, que el arriendo pagado por Airbus por la tierra recuperada y las instalaciones para fines especiales no da un rendimiento de mercado sobre la totalidad de las inversiones hechas por las autoridades de Hamburgo para crear el polígono del Mühlenberger Loch. Por consiguiente, a nuestro juicio, si el arriendo pagado por Airbus por los terrenos y las instalaciones para fines especiales guarda proporción con la renta de mercado del arriendo de terrenos e instalaciones industriales existentes en Hamburgo simplemente no es pertinente para nuestro análisis del beneficio. Consideramos que la subvención otorgada por Hamburgo con la creación y el arriendo del polígono del Mühlenberger Loch otorgó un beneficio a Airbus por una suma equivalente a la magnitud de la diferencia entre la renta efectiva pagada por Airbus por la tierra y las instalaciones en cuestión y una tasa de rendimiento razonable sobre la inversión hecha por las autoridades de Hamburgo para proporcionar la tierra y esas instalaciones. Esa inversión fue varias veces superior al valor del polígono reflejado en las cuantías efectivas de la renta y por ello, a nuestro juicio, el suministro del polígono otorgó un beneficio muy grande a Airbus.

7.1097 Por consiguiente, en nuestra opinión, la conclusión de que el suministro del polígono del Mühlenberger Loch a Airbus otorga un beneficio a Airbus, para quien se ejecutó el proyecto, y que, por ende, constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC es ineludible. Las Comunidades Europeas no discuten que el polígono se proporcionó específicamente a Airbus. Como Airbus es el único usuario del polígono, que se desarrolló para atender las necesidades de

[4006] Evidentemente, con la condición de que se diese el permiso necesario para ejecutar ese proyecto. A nuestro juicio, si Airbus hubiera tratado de recuperar las tierras por su propia cuenta y si el permiso le hubiera sido denegado por las autoridades de Hamburgo, que después habrían ejecutado el proyecto con financiación del gobierno y proporcionado los terrenos recuperados exclusivamente a Airbus, esto demostraría que el suministro de la tierra otorgó un beneficio, porque estaría claro que el gobierno, por sus propios actos, habría permitido que Airbus no tuviera que pagar la recuperación de las tierras.

[4007] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 20.

[4008] Además, no solamente las autoridades de Hamburgo tenían un incentivo para conseguir que Airbus siguiera funcionando en su fábrica existente, lo cual podría no haber sucedido si no hubiese sido posible hacer la ampliación para el proyecto A380, sino que Airbus tenía un incentivo para localizar las operaciones de producción del A380 en ese lugar, para tener así la seguridad de que recibiría la AEP/FEM del Gobierno alemán. Las Comunidades Europeas reconocen que **[***]** fue uno de los motivos por los que Airbus estableció dos centros de producción, a pesar del **[***]** que, según se aduce, fue resultado de ello. CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1079.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus, constatamos que la subvención en cuestión es específica para Airbus en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

d) Pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen

7.1098 Los Estados Unidos aducen que en los años 1988 y 1989 las autoridades alemanas ampliaron la principal pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen para posibilitar vuelos de transporte de alas de Airbus fabricadas en Bremen. Según los Estados Unidos, las autoridades ampliaron la pista de aterrizaje para adaptarla específicamente a las exigencias de Airbus y la utilización de las partes ampliadas de la pista de aterrizaje está restringida por reglamentación a los vuelos que transportan partes del Airbus. Los Estados Unidos sostienen que la concesión de la parte ampliada de la pista de aterrizaje a Airbus para su uso exclusivo por una remuneración inferior a la adecuada es una contribución financiera que otorga un beneficio a Airbus en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, que es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4009]

7.1099 Según las Comunidades Europeas, la alegación de los Estados Unidos no identifica adecuadamente al presunto beneficiario y no está comprendida en el ámbito de aplicación del Acuerdo SMC.[4010] Las Comunidades Europeas aducen que la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen y las medidas de reducción del ruido asociadas constituyen medidas de infraestructura general, por lo que no son una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4011] Las Comunidades Europeas reconocen que el hecho de permitir que sólo Airbus utilice toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada podría constituir la prestación de un servicio en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, pero sostienen que la concesión a Airbus del derecho a utilizar toda la longitud de la pista de aterrizaje no le otorga un beneficio, puesto que Airbus paga por esa utilización con arreglo a las tasas generales aplicables en el aeropuerto de Bremen.[4012]

i) Antecedentes fácticos

7.1100 Según las Comunidades Europeas, las autoridades alemanas exigen que en cada extremo de las pistas de aterrizaje comerciales haya una zona de seguridad de 300 metros libre de todo obstáculo. Para cumplir este requisito, en Bremen fue necesario reducir la longitud utilizable de la pista de aterrizaje.[4013] En mayo de 1988 se autorizó una ampliación de 300 metros en cada extremo de la pista de aterrizaje.[4014] En consecuencia, en los años 1989 y 1990 se amplió la pista de aterrizaje de su longitud actual de 2.034 metros a 2.634 metros.[4015] Al mismo tiempo, se adoptaron medidas de reducción del ruido.[4016] No se discute que, salvo en situaciones de emergencia, únicamente 2.034 metros de la longitud total de la pista de aterrizaje están abiertos al tráfico aéreo general. Sólo se permite la utilización regular de toda la longitud de la pista de aterrizaje, incluidos los 600 metros ampliados, a los vuelos que transportan alas de Airbus procedentes de Bremen.

[4009] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 451.
[4010] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 860 y 861.
[4011] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 864 y 869.
[4012] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 872 y 873.
[4013] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 863.
[4014] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 863. (Senatsbeschluss de 31 de mayo de 1988, CE - Prueba documental 577) (información que no es ICC.)
[4015] Ello implicó, entre otras cosas, la desviación del río Ochtum, que bordeaba el extremo de la pista de aterrizaje. (Senatsbeschluss de 31 de mayo de 1988, CE - Prueba documental 577) (información que no es ICC)
[4016] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 863.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1101 El costo de la ampliación de la pista de aterrizaje y de las medidas de reducción del ruido fue asumido por la ciudad de Bremen. Los Estados Unidos afirman que Bremen pagó 40 millones de marcos alemanes por la ampliación de la pista de aterrizaje y otros 10 millones en la adopción de medidas de reducción del ruido.[4017] Las Comunidades Europeas refutan las cifras en cuestión y afirman que Bremen pagó **[***]** por la ampliación de la pista de aterrizaje y **[***]** en concepto de medidas de reducción del ruido.[4018]

ii) Argumentos de las partes

7.1102 Los Estados Unidos aducen que la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen y el suministro de la pista de aterrizaje a Airbus para su uso exclusivo, incluida la aplicación de medidas de reducción del ruido, constituyen un suministro de bienes y servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC y otorgan un beneficio a Airbus.[4019]

7.1103 En su respuesta, las Comunidades Europeas afirman en primer lugar que la impugnación de los Estados Unidos es "excesivamente imprecisa", ya que no identifica adecuadamente al presunto beneficiario de la supuesta subvención. A este respecto, las Comunidades Europeas señalan que, en el momento de la ampliación de la pista de aterrizaje, no existían ni Airbus SAS ni Airbus Deutschland.[4020] Recordamos nuestras constataciones de que, a los efectos de la presente diferencia, "una contribución financiera otorgada a cualquier entidad asociada o filial de Airbus, o a Airbus GIE, en relación con la producción de una LCA de Airbus, otorga un beneficio al consorcio Airbus Industrie como productor de LCA de Airbus" y que los Estados Unidos no están obligados a demostrar "la 'transferencia' a Airbus SAS de los beneficios otorgados por las contribuciones financieras concedidas al consorcio Airbus Industrie".[4021] Por consiguiente, llegamos a la conclusión de que los Estados Unidos han identificado suficientemente al beneficiario de la supuesta subvención. Las Comunidades Europeas también sostienen que esta medida está excluida del ámbito temporal del artículo 5 del Acuerdo SMC y que se adoptó en virtud del artículo 2 del Acuerdo de 1992. Estas cuestiones se examinaron en nuestra resolución preliminar y los argumentos de las Comunidades Europeas al respecto fueron rechazados.[4022] Por consiguiente, no nos ocuparemos más de estos argumentos en la presente sección.

7.1104 Desde un punto de vista sustantivo, las Comunidades Europeas aducen que la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen y las medidas de reducción del ruido asociadas constituyen medidas de infraestructura general, por lo que no son una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4023] Las Comunidades Europeas aducen que las ampliaciones de la pista de aterrizaje están comprendidas "en la noción de infraestructura general" y afirman que Bremen puede ofrecer servicios de transporte modernos, incluido un aeropuerto, cuyo debido funcionamiento depende de su capacidad, por lo que la

[4017] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 453, donde se hace referencia a Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194, párrafo 13 (16 de mayo de 1988), Estados Unidos - Prueba documental 195. El Parlamento de Bremen aprobó la ampliación y los gastos asociados el 18 de mayo de 1988. *Véase* Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18. Sitzung, 12. Wahlperiode, páginas 1018, 1028, 1032 (18 de mayo de 1988), Estados Unidos - Prueba documental 196.

[4018] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 864.

[4019] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 451.

[4020] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 860.

[4021] *Veánse* los párrafos 7.192-7.200 *supra*.

[4022] *Veánse* los párrafos 7.88-7.105 (constataciones sobre los argumentos relativos al ámbito temporal) y los párrafos 7.138-7.158 (constataciones sobre la idoneidad de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos) *supra*.

[4023] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 869 y 870.

ICC suprimida donde se indica [***]

ampliación de la pista de aterrizaje para responder a la demanda constituye un suministro de infraestructura general.[4024] Las Comunidades Europeas reconocen que el hecho de permitir que sólo Airbus utilice toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada podría constituir la prestación de un servicio en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC[4025], pero sostienen que la concesión a Airbus del derecho a utilizar toda la longitud de la pista de aterrizaje no le otorga un beneficio, puesto que Airbus paga por esa utilización con arreglo a las tasas generales aplicables en el aeropuerto de Bremen.[4026]

7.1105 Los Estados Unidos sostienen que la ampliación de la pista de aterrizaje y la aplicación de medidas de reducción del ruido no constituyen un suministro de infraestructura general.[4027] Aducen que la ciudad de Bremen amplió la pista de aterrizaje específicamente para Airbus a fin de atender su necesidad de transportar por aire partes grandes, como alas de aeronave, a otras instalaciones de Airbus en otros lugares. Los Estados Unidos basan su argumento, entre otras cosas, en las declaraciones realizadas en el Parlamento de Bremen en las que se describía la pista de aterrizaje como una "pista de aterrizaje de la empresa" para Airbus.[4028] Los Estados Unidos sostienen asimismo que la utilización de toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada está restringida por reglamentación a Airbus.[4029] En este sentido, los Estados Unidos citan, entre otras cosas, una orden del Tribunal Administrativo de Bremen que limita la utilización de toda la longitud de la pista de aterrizaje a tipos específicos de aeronaves de transporte de carga consistente en alas de las aeronaves A330 y A340 y modelos futuros de Airbus.[4030]

[4024] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 870.

[4025] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 872.

[4026] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 873. Las Comunidades Europeas aducen que las tasas por el uso de la pista de aterrizaje se basan en criterios objetivos (como el peso y el tipo de aeronave o el número de pasajeros). Según las Comunidades Europeas, el hecho de que las tasas no se calculen sobre la base de la longitud de la pista de aterrizaje utilizada por un avión no significa que Airbus deba pagar una tasa adicional simplemente por utilizar toda la longitud de la pista de aterrizaje. Las Comunidades Europeas afirman que el peso de la aeronave está relacionado con la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje, ya que las aeronaves más pesadas necesitan pistas de aterrizaje más largas. En otras palabras, las Comunidades Europeas aducen que, puesto que las tasas se perciben en parte sobre la base del peso de la aeronave, Airbus está pagando una tasa más alta al utilizar la parte ampliada de la pista de aterrizaje para que aterricen aeronaves más pesadas. CE, respuesta a la pregunta 96 del Grupo Especial, párrafo 257.

[4027] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 416.

[4028] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 451, donde se cita el Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18, Sitzung, 12, Wahlperiode (18 de mayo de 1988), página 1016 (donde también se afirma que el gasto constituye una subvención de 250.000 marcos alemanes por despegue), Estados Unidos - Prueba documental 196; Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194 (16 de mayo de 1998), Estados Unidos - Prueba documental 195.

[4029] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 153, donde se hace referencia a la resolución del Tribunal Administrativo de Bremen sobre las restricciones operativas del uso de la parte ampliada de la pista de aterrizaje, que sólo permiten su utilización para despegues y exclusivamente para transportar como carga aérea las alas de las aeronaves A330 y A340 de Airbus, así como sus versiones posteriores, y únicamente en aviones modelo Aero Spaceliner 377 Guppy/Super Guppy o aeronaves cuyos niveles de ruido no excedan de los de esos modelos. *Véanse* las páginas 9-13 de la sentencia, CE - Prueba documental 578, y las páginas 9-12 de la traducción presentada por las Comunidades Europeas, y Verwaltungsgericht Bremen (Tribunal Administrativo) (20 de diciembre de 2001), caso Nº 2K 2787/00, Estados Unidos - Prueba documental 199, página 3.

[4030] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 451, donde se hace referencia a la descripción que figura en Verwaltungsgericht Bremen (Tribunal Administrativo) (20 de diciembre de 2001), caso Nº 2K 2787/00, Estados Unidos - Prueba documental 199, página 3; *véanse también* los planos publicados por el organismo alemán de control del tráfico aéreo, Deutsche Flugsicherung, en el Boletín de informaciones aeronáuticas de Alemania (14 y 28 de octubre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 193; *véase también* http://www.fluglaerm.de/bremen/flughafenvertrag_seite_1.htm que contiene una descripción de la

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1106 Las Comunidades Europeas reconocen que existen limitaciones al uso de la pista de aterrizaje, pero aducen que éstas se basan en preocupaciones ambientales por el aumento del tráfico aéreo y la contaminación, así como en preocupaciones relacionadas con el ruido.[4031] Las Comunidades Europeas también reconocen que, al decidir ampliar la pista de aterrizaje, la intención del Senado era permitir a Airbus utilizar la pista de aterrizaje ampliada para el transporte de partes a fin de asegurarse el mantenimiento de una instalación de Airbus, y los 500 puestos de trabajo asociados, en la región.[4032] Teniendo esto en cuenta, las Comunidades Europeas reconocen que el hecho de permitir que sólo Airbus utilice toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada podría constituir la prestación de un servicio en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4033] No obstante, las Comunidades Europeas sostienen que este derecho no otorga un beneficio a Airbus, puesto que Airbus paga por esa utilización con arreglo a las tasas generales aplicables en el aeropuerto de Bremen.[4034] Las Comunidades Europeas también afirman que, en la práctica, las partes ampliadas de la pista de aterrizaje pueden ser utilizadas por cualquier aeronave en situaciones de emergencia, como despegues abortados y aterrizajes de emergencia, pueden ser usadas por la industria aeroespacial para el transporte de partes y componentes y, en casos particulares, pueden ser utilizadas por cualquier línea aérea privada.[4035] Por consiguiente, según las Comunidades Europeas, todos los usuarios del aeropuerto de Bremen pueden beneficiarse de las ampliaciones.[4036]

7.1107 Los Estados Unidos aducen que la utilización de la pista de aterrizaje ampliada está restringida legalmente a Airbus para el transporte de partes de aeronaves, y citan en primer lugar la decisión del Gobierno de Bremen de ampliar la pista de aterrizaje.[4037] Según los Estados Unidos, en dicha decisión el Gobierno de Bremen rechazó expresamente la posibilidad de que la parte ampliada

---

historia de la ampliación, Estados Unidos - Prueba documental 194. *Véase también* Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 152.

[4031] Las Comunidades Europeas señalan que, en enero de 1989, Bremen firmó con la empresa aeroportuaria de Bremen un contrato, a fin de restringir de forma permanente el ruido y la contaminación originados por la ampliación de la pista de aterrizaje, por el que se rige la utilización de las partes ampliadas de la pista de aterrizaje. A raíz de una denuncia de uso de la parte ampliada en contravención de las restricciones aplicables, el Tribunal Administrativo de Bremen confirmó en diciembre de 2001 las condiciones de las restricciones de uso y prohibió a la ciudad de Bremen utilizar las partes ampliadas más allá del nivel acordado. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 865-867, donde se hace referencia a Verwaltungsgericht Bremen, Az.2 K 2787/00, páginas 5-13, CE - Prueba documental 578, y Oberverwaltungsgericht Bremen Az 1A159/02, página 1, CE - Prueba documental 579.

[4032] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 872.

[4033] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 872.

[4034] CE, respuesta a la pregunta 96 del Grupo Especial, párrafo 257. *Véase* la nota 4026 *supra*.

[4035] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 868.

[4036] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 868.

[4037] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 153, donde se hace referencia a la Senatsbeschluss de 31 de mayo de 1988, CE - Prueba documental 577, párrafos 1 y 3 (traducción al inglés presentada por las Comunidades Europeas).

"{1.} Por la presente, el Senado confirma su decisión de 8 de mayo de 1973, según la cual el aeropuerto de Bremen, tras haber restablecido la plena disponibilidad de la pista de aterrizaje existente de 2.034 metros de largo, cumple debidamente los requisitos que se le exigirán para garantizar la seguridad de las operaciones de vuelo y lograr su integración óptima en la red de operaciones nacionales y europeas de vuelos de corta distancia y distancia media, con la excepción de pequeñas restricciones de la capacidad de carga. La negativa a ampliar el uso de la pista de aterrizaje existente al tráfico aéreo general sigue siendo el fundamento de la política aeroportuaria de Bremen y en ella se basa la licencia de explotación en su forma revisada de 7 de febrero de 1985. ... {3.} El Senado decide, con objeto de salvaguardar a largo plazo las operaciones de montaje de alas de Airbus en Bremen y los 500 puestos de trabajo que dependen de dichas operaciones, ampliar en 300 metros los extremos este y oeste de la pista de aterrizaje asfaltada para el verano de 1990 y destinarlos exclusivamente al despegue de aeronaves Super Guppy o de aeronaves con unos niveles similarmente bajos de emisión de ruidos para vuelos entre las fábricas de MBB."

ICC suprimida donde se indica [***]

de la pista de aterrizaje pudiera abrirse al transporte aéreo general no relacionado con Airbus. En segundo lugar, los Estados Unidos se refieren a la sentencia dictada en diciembre de 2001 por el Tribunal Administrativo de Bremen, que confirmó que la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje estaba restringida a Airbus, y únicamente para el transporte de alas para las aeronaves A330 y A340 o modelos posteriores.[4038] Los Estados Unidos sostienen que, contrariamente a lo que afirman las Comunidades Europeas, en ese caso el demandante alegaba que las restricciones de uso, es decir, el hecho de limitar la utilización al transporte de alas de Airbus, no habían sido estrictamente aplicadas y podían no serlo en el futuro.[4039] En tercer lugar, los Estados Unidos hacen referencia a la adopción por el Parlamento de Bremen de una moción por la que se confirmó que la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje se reservaba exclusivamente a Airbus para el transporte de alas de Airbus.[4040]

7.1108 En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas confirmaron que actualmente sólo se permite utilizar toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada "a determinadas empresas de carga de Airbus y no a otras empresas".[4041] Las Comunidades Europeas señalaron que las condiciones generales de uso de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen, incluida la parte ampliada, figuraban en el contrato firmado en enero de 1989 entre la ciudad de Bremen y la empresa aeroportuaria ("el *Flughafenvertrag*") y que, durante las obras de ampliación de

[4038] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 153:

"Las restricciones operativas establecidas en los apartados 1 a 4 que figuran a continuación prevén, entre otras cosas, que la pista de aterrizaje especial sólo puede utilizarse para operaciones de despegue y exclusivamente para transportar como carga aérea las alas de los modelos A330 y A340 de Airbus, así como sus versiones posteriores, y únicamente en aviones modelo Aero Spaceliner 377 Guppy/Super Guppy o aeronaves cuyos niveles de ruido no excedan de los de ese modelo. La orden de aplicación del Senador encargado de las obras públicas, que se ajusta a la decisión, se publicó el 14 de enero de 1992. Posteriormente se construyó la pista de aterrizaje especial, es decir, cada extremo de la pista de aterrizaje principal se amplió en 300 metros."

Verwaltungsgericht Bremen (Tribunal Administrativo) (20 de diciembre de 2001), caso Nº 2K 2787/00, página 3, Estados Unidos - Prueba documental 199.

[4039] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 153. Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas omiten importantes páginas y detalles de la decisión judicial y modifican los hechos para servir a sus intereses. Por ejemplo, los Estados Unidos observan que, en el párrafo 867 de su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas afirman que el reclamante había "denunciado que un Boeing 747 (!) había utilizado la parte ampliada de la pista de aterrizaje". Los Estados Unidos aducen que, de hecho, la reclamación fue motivada principalmente por la utilización por Airbus de la parte ampliada de la pista de aterrizaje para seis vuelos de prueba con una aeronave del tipo VFW614-ATD. El reclamante alegó, y el Tribunal así lo confirmó, que esta utilización irregular de la pista de aterrizaje por Airbus para vuelos de prueba, en lugar de para el transporte de alas como estaba previsto, indicaba que ya no se exigía plenamente el cumplimiento de la restricción del uso de la parte ampliada. *Veánse* las páginas 9-13 de la sentencia, CE - Prueba documental 578, y las páginas 9-12 de la traducción al inglés. A juicio de los Estados Unidos, el único caso en que un Boeing 747 utilizó la parte ampliada de la pista de aterrizaje no era pertinente al caso. Al parecer, en esa ocasión la parte ampliada de la pista de aterrizaje no se utilizó para operaciones de despegue o aterrizaje, sino únicamente para una maniobra de giro tras un aterrizaje, y el Tribunal no tuvo en cuenta este hecho en su resolución. *Ibid*., páginas 5, 8 y 9 (de la versión en inglés).

[4040] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 153. Los Estados Unidos señalan que, en una moción presentada al Parlamento de Bremen el 16 de mayo de 1988, el partido gobernante, el SPD, pidió al Parlamento que aprobara la ampliación de la pista de aterrizaje. En la moción se indicaba que "{l}a ampliación de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto de Bremen como *pista de aterrizaje de la empresa* se destina *exclusivamente a usos de transporte industrial de MBB* {es decir, la empresa matriz de Deutsche Airbus} *Bremen para el transporte de alas de Airbus*". (sin cursivas en el original) La moción fue adoptada el 18 de mayo de 1988. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 153, donde se cita Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung der Fraktion der SPD), Drs. 12/194, Estados Unidos - Prueba documental 195, y Bremische Bürgerschaft, 18. Sitzung am Mittwoch, dem 18 Mai 1988, Plenarprotokoll, página 1032, párrafos (B) y (C), Estados Unidos - Prueba documental 196.

[4041] CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafo 146.

ICC suprimida donde se indica [***]

la pista de aterrizaje, Bremen se había comprometido a utilizar la parte ampliada de la pista de aterrizaje únicamente con arreglo a las restricciones de uso acordadas. Los despegues que incumplieran dichas restricciones sólo podían autorizarse con el consentimiento de los vecinos afectados, salvo en situaciones de emergencia.[4042]

7.1109 En este contexto, las Comunidades Europeas procuraron establecer una distinción entre la prestación de un servicio y las limitaciones de acceso a un servicio. Las Comunidades Europeas afirman que el Acuerdo SMC "no se refiere a cuestiones relativas al acceso a servicios prestados por los gobiernos".[4043] A juicio de las Comunidades Europeas, de conformidad con el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, la prestación de un servicio constituye una contribución financiera, pero el Acuerdo no se ocupa de posibles servicios públicos ni de establecer las condiciones en las que los gobiernos pueden o no otorgar derechos exclusivos a empresas. Las Comunidades Europeas sostienen que, por lo tanto, carece de importancia que sólo una empresa determinada pueda acceder a un servicio público y que otra no pueda. Según las Comunidades Europeas, el Acuerdo SMC establece disciplinas sobre la concesión de subvenciones, y el criterio pertinente es si la prestación efectiva del servicio a una empresa determinada se hace en condiciones favorables en comparación con las condiciones del mercado de manera que otorga un beneficio a la empresa. Por consiguiente, las Comunidades Europeas aducen que el análisis pertinente requiere una comparación entre las tasas que el aeropuerto de Bremen cobra a Airbus por el servicio de permitirle usar toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada y las tasas que cobra a otras empresas por el servicio de permitirles usar la longitud ordinaria de la pista de aterrizaje.[4044]

7.1110 Los Estados Unidos afirman que el Acuerdo SMC no apoya la posición de las Comunidades Europeas, sino que más bien la contradice de plano. Alegan que el artículo 2 del Acuerdo SMC deja claro que "limit[ar] ... el acceso a la subvención a determinadas empresas" hace que esa subvención sea específica y que el apartado d) del artículo 14 establece que uno de los factores que deben tomarse en consideración para examinar la adecuación de la remuneración en el contexto de una determinación del beneficio es la "disponibilidad", es decir, la accesibilidad, de un servicio prestado por un gobierno. Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que, en los casos en que la subvención en cuestión es, como establece el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1, la prestación de un servicio por un gobierno, la medida en que otros usuarios pueden acceder a ese servicio es fundamental para cualquier determinación realizada en el marco del Acuerdo SMC.[4045]

7.1111 En lo que respecta a las medidas de reducción del ruido, las Comunidades Europeas aducen que se trata de medidas de infraestructura general, ya que la ciudad de Bremen tiene el deber constitucional de proteger la salud pública de sus ciudadanos. Sostienen que, para ello, la ciudad de Bremen puede adoptar medidas de reducción del ruido en beneficio de la ciudadanía en general y determinar asimismo dónde es necesario adoptar esas medidas para que sean más eficaces. Más concretamente, afirman que la adopción de las medidas de reducción del ruido en la zona que

[4042] Las Comunidades Europeas aclararon que los demás usuarios del aeropuerto podían solicitar a la empresa aeroportuaria franjas horarias para utilizar también la parte ampliada de la pista. Para acceder a esta petición, sería necesario modificar el contrato de mutuo acuerdo entre la ciudad de Bremen y la empresa aeroportuaria. La ciudad de Bremen sólo puede acceder a esas modificaciones si se respetan los compromisos adquiridos con los vecinos de no sobrepasar un número fijo de despegues permitidos en la parte ampliada de la pista, y en la medida en que se respeten. CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafos 144 y 145.

[4043] CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafo 147.

[4044] CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafos 147 y 148.

[4045] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafo 133.

ICC suprimida donde se indica [***]

rodea al aeropuerto beneficia a los ciudadanos que viven en el vecindario próximo y constituye una decisión legítima que no está comprendida en el ámbito de aplicación del Acuerdo SMC.[4046]

7.1112 Los Estados Unidos sostienen que las medidas de reducción del ruido aplicadas por el Gobierno de Bremen cuando se amplió la pista de aterrizaje no pueden considerarse medidas de infraestructura general. Aducen que esas medidas de reducción del ruido sólo fueron necesarias a causa de la ampliación de la pista de aterrizaje, que a su vez se realizó exclusivamente para que Airbus transportara alas de aeronaves.[4047] En consecuencia, en lugar de para proteger las zonas adyacentes al aeropuerto contra el ruido provocado por el aeropuerto en general, esas medidas se adoptaron exclusivamente a causa de la ampliación de la pista de aterrizaje y, en sí mismas, benefician exclusivamente a Airbus. En apoyo de su opinión, los Estados Unidos hacen referencia a la decisión por la que el Gobierno de Bremen autoriza la ampliación, en la que se describen los motivos que llevaron al Gobierno a adoptar las medidas de reducción del ruido.[4048] Asimismo, los Estados Unidos citan la moción planteada por el SPD el 16 de mayo de 1988, en la que se indica que, aunque no era formalmente necesario adoptar medidas adicionales de reducción del ruido, la ampliación de la pista de aterrizaje debía venir acompañada de una ampliación de la zona de reducción del ruido.[4049] Un parlamentario de Bremen calificó por lo tanto el costo de las medidas de protección del ruido de "gastos complementarios para la reducción del ruido".[4050] A juicio de los Estados Unidos, la prueba mencionada demuestra que las medidas adicionales de reducción del ruido se adoptaron exclusivamente a causa de la ampliación de la pista de aterrizaje.

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

Infraestructura general

7.1113 En primer lugar, examinamos el argumento de las Comunidades Europeas de que tanto la ampliación de la pista de aterrizaje para uso exclusivo de Airbus con objeto de transportar alas de aeronaves como las medidas de reducción del ruido constituyen medidas de infraestructura general. No obstante, para abordar esa cuestión, debemos determinar primero si las medidas de reducción del ruido han de examinarse independientemente de la ampliación de la pista de aterrizaje *per se* y, de ser así, si constituyen, como aducen las Comunidades Europeas, medidas de infraestructura general. Los Estados Unidos sostienen que las medidas de reducción del ruido se adoptaron únicamente a raíz de la ampliación de la pista de aterrizaje, por lo que constituyen una medida única.

7.1114 Coincidimos con los Estados Unidos. Las pruebas que se nos han presentado apoyan la conclusión de que las medidas de reducción del ruido se tomaron en consideración únicamente a raíz de la decisión de ampliar la pista de aterrizaje y que, incluso en ese contexto, no se consideraban necesarias, sino que su adopción provino de una decisión tomada en relación con el proyecto de la

[4046] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 869.

[4047] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 22 del Grupo Especial, párrafo 158.

[4048] "A fin de proteger a la población residente en la zona cercana al aeropuerto de los ruidos provocados por las aeronaves y mejorar el entorno general del aeropuerto en su ubicación próxima a la ciudad, el Senado decide, como medida voluntaria, reembolsar, previa solicitud, los gastos que se incurran en el futuro en concepto de protección contra el ruido estructural en la actual zona 2 de protección contra el ruido."
Senatsbeschluss de 31 de mayo de 1988, párrafo 5, CE - Prueba documental 577.

[4049] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 22 del Grupo Especial, párrafo 159, donde se cita la Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung der Fraktion der SPD), Drs. 12/194, Estados Unidos - Prueba documental 195.

[4050] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 22 del Grupo Especial, párrafo 159, Bremische Bürgerschaft, 18. Sitzung am Mittwoch, dem 18 Mai 1988, Plenarprotokoll, Estados Unidos - Prueba documental 196, página 1016, párrafo (B).

ICC suprimida donde se indica [***]

pista de aterrizaje.[4051] Las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba que indique que las medidas de reducción del ruido en cuestión se habrían adoptado de no haber mediado la decisión de las autoridades de Bremen de ampliar la pista de aterrizaje. Aunque reconocemos que las medidas destinadas a reducir el ruido en la zona de un aeropuerto urbano bien pueden beneficiar al público en general, a nuestro juicio ello no basta para demostrar que las medidas en litigio en este caso deben considerarse de infraestructura general, independientemente de la ampliación de la pista de aterrizaje. En nuestra opinión, determinar si las medidas de reducción del ruido son de infraestructura general y deben por lo tanto examinarse independientemente de la ampliación de la pista de aterrizaje sería como poner el carro delante de los bueyes. Por consiguiente, en nuestro análisis examinaremos conjuntamente si la ampliación de la pista de aterrizaje y las medidas de reducción del ruido asociadas constituyen el suministro de infraestructura general.

7.1115 Como hemos concluido *supra*[4052], a nuestro juicio, la determinación de si el suministro de un bien o servicio constituye un suministro de "infraestructura general" no puede realizarse en abstracto, sino que debe tener en cuenta la existencia o ausencia de limitaciones *de jure* o *de facto* al acceso o al uso, así como cualquier otro factor que tienda a demostrar que la infraestructura se proporcionó o no a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades o para su uso exclusivo, incluidos factores relativos a las circunstancias relacionadas con la creación de la infraestructura en cuestión, la consideración del tipo de infraestructura, las condiciones y circunstancias en que se proporciona la infraestructura, los receptores o beneficiarios de la infraestructura y el régimen legal aplicable a esa infraestructura, incluidos los términos y condiciones del acceso a la infraestructura y/o las limitaciones a su uso.

7.1116 De las pruebas que se nos han presentado se desprende claramente que la decisión de ampliar la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen, y las medidas de reducción del ruido asociadas, fueron adoptadas por las autoridades de la ciudad de Bremen específicamente para atender las necesidades de Airbus. Los antecedentes de la decisión de ampliar la pista de aterrizaje en 600 metros ponen de manifiesto que ésta se adoptó para que Airbus pudiera utilizar la pista de aterrizaje a fin de transportar alas de aeronaves desde su instalación de Bremen a otras instalaciones de producción de LCA. Por ejemplo, el contrato de enero de 1989 relativo al aeropuerto especifica que la utilización de las partes ampliadas de la pista de aterrizaje debe limitarse al transporte de alas de Airbus montadas en Bremen. Asimismo, establece que, en caso de que cese el transporte de alas, podría autorizarse en cierta medida el transporte de otros bienes producidos por la industria aeroespacial de Bremen, siempre que dicho transporte no pueda llevarse a cabo sin utilizar la pista de aterrizaje "especial", es decir, las partes ampliadas, y que, si esos despegues no son necesarios en el futuro, no se realizará ninguna otra maniobra de despegue.[4053] Una moción presentada en el Parlamento de Bremen sobre las ampliaciones mencionó costos de 40 millones de marcos alemanes para la construcción de la "pista de aterrizaje de empresa" y 9 millones de marcos alemanes para las "medidas voluntarias de protección del ruido adicionales". En la moción se señalaba que la ampliación de la "pista de aterrizaje de empresa en el aeropuerto de Bremen ... se destina exclusivamente a usos de transporte industrial de MBB Bremen para el transporte de alas de Airbus".[4054] En la moción se indicaba que "{s}e han descartado las demás alternativas propuestas y examinadas para transportar las alas" y a continuación se observa que, aunque "{n}o se necesita protección adicional contra el ruido ..., es preciso ultimar ahora la adopción de medidas voluntarias de protección del ruido adicionales".[4055]

[4051] *Véanse* las Pruebas documentales citadas en las notas 4038, 4040 y 4048 *supra*.

[4052] *Véase* el análisis que figura en los párrafos 7.1036 a 7.1044 *supra*.

[4053] Estados Unidos - Prueba documental 194.

[4054] Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194 (16 de mayo de 1998), Estados Unidos - Prueba documental 195, párrafo 2.

[4055] Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194 (16 de mayo de 1998), Estados Unidos - Prueba documental 195, párrafos 6, 11 y 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

Durante los debates que precedieron en el Parlamento de Bremen a la aprobación final de esta moción, se señaló que las "restricciones de uso" previstas limitaban la utilización de las partes ampliadas "únicamente a MBB".[4056] Las Comunidades Europeas no impugnan esta prueba y no han presentado ninguna prueba que indique que la ampliación de la pista de aterrizaje no se realizó para uso exclusivo de Airbus.[4057]

7.1117 No dudamos de que las autoridades de Bremen actuaban en aras del interés público al emprender el proyecto; de hecho, de las pruebas de que disponemos se desprende claramente que uno de los motivos de la ampliación de la pista de aterrizaje era el deseo de mantener la instalación de Airbus en Bremen y los 500 puestos de trabajo asociados. Sin embargo, un interés público en mantener puestos de trabajo en la región simplemente no es suficiente para demostrar que el proyecto constituye infraestructura general. Como hemos señalado, en cualquier caso siempre es probable que las autoridades públicas tengan razones de política pública para gastar fondos públicos. En particular, ante las pruebas en contrario, consideramos que un fin público no puede bastar para justificar una constatación de que una medida constituye infraestructura general.

7.1118 Además, no sólo la pista de aterrizaje se amplió expresamente para que Airbus pudiera transportar alas por aire, sino que de las pruebas que tenemos ante nosotros se desprende claramente que la utilización de toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada está por reglamentación restringida a Airbus.[4058]

7.1119 En efecto, las Comunidades Europeas no niegan que la limitación del uso de toda la longitud de la pista de aterrizaje ampliada pueda constituir una subvención, sino que aducen que Airbus paga una tasa por esa utilización, por lo que no se le otorga ningún beneficio. Las Comunidades Europeas indican que el derecho de utilización exclusiva de toda la longitud de la pista de aterrizaje debe considerarse el acceso a un servicio y ha de distinguirse de la prestación de un servicio por un

[4056] Bremische Bürgerschaft, 18. Sitzung am Mittwoch, dem 18 Mai 1988, Plenarprotokoll, página 1032, párrafos (B) y (C), Estados Unidos - Prueba documental 196. Recordamos nuestra decisión de que los Estados Unidos no necesitan demostrar una "transferencia" a Airbus, *véanse* los párrafos 7.192 y 7.200 *supra*.

[4057] Así, por ejemplo, aunque las Comunidades Europeas aluden, en el párrafo 870 de su Primera comunicación escrita, a "cuestiones de capacidad" y a la "ampliación de la pista de aterrizaje para responder a la demanda", no han presentado ninguna prueba que indique que había problemas de capacidad en el aeropuerto de Bremen cuando se adoptó la decisión de ampliar la pista. No cabe duda de que ninguno de los antecedentes que se nos han presentado sobre la decisión de ampliar la pista de aterrizaje sugiere la existencia de problemas de capacidad, aparte de la necesidad de Airbus de disponer de una pista de despegue más larga para transportar alas fabricadas en la región a otras instalaciones.

[4058] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 451, donde se hace referencia a la descripción que figura en Verwaltungsgericht Bremen (Tribunal Administrativo de Bremen) (20 de diciembre de 2001), caso Nº 2K 2787/00, página 3, Estados Unidos - Prueba documental 199; *véanse también* los planos publicados por el organismo alemán de control del tráfico aéreo, Deutsche Flugsicherung, en el Boletín de informaciones aeronáuticas de Alemania (14 y 28 de octubre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 193; *véase también* http://www.fluglaerm.de/bremen/flughafenvertrag_seite_1.htm que contiene una descripción de la historia de la ampliación, Estados Unidos - Prueba documental 194. *Véase también* la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 152 y 153, donde se hace referencia a la resolución del Tribunal Administrativo de Bremen sobre las restricciones operativas del uso de la parte ampliada de la pista, que sólo permiten su utilización para despegues y exclusivamente para transportar como carga aérea las alas de las aeronaves A330 y A340 de Airbus, así como sus versiones posteriores, y únicamente en aviones Aero Spaceliner 377 Guppy/Super Guppy o aeronaves cuyos niveles de ruido no excedan de los de esos modelos.

ICC suprimida donde se indica [***]

gobierno.[4059] Asimismo, aducen que el acceso exclusivo otorgado a Airbus no confiere un beneficio.[4060]

7.1120 Entendemos que los Estados Unidos impugnan el suministro de la parte ampliada de la pista de aterrizaje como bien, y no el suministro del acceso a la parte ampliada de la pista de aterrizaje como servicio, por lo que el argumento de las Comunidades Europeas no es pertinente. No obstante, en cualquier caso, no encontramos en el texto del Acuerdo SMC ningún elemento que respalde la distinción que las Comunidades Europeas tratan de establecer entre el acceso a un servicio o el suministro de un servicio, en el contexto del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No vemos ningún motivo para que el suministro de un servicio a una empresa por un gobierno deba distinguirse del establecimiento, por un gobierno, de limitaciones al acceso a un servicio; consideramos que estas dos acciones del gobierno, ligeramente diferentes, tienen las mismas consecuencias, por lo que están comprendidas en lo que entendemos por suministro de servicios por un gobierno, previsto en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.

7.1121 Habiendo constatado, como cuestión de hecho, que la pista de aterrizaje se amplió para satisfacer las necesidades específicas de Airbus y que la utilización de la pista de aterrizaje ampliada está restringida *de jure* a Airbus para el transporte de alas de aeronaves, no estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que en este caso sólo esté en litigio el derecho de utilización exclusiva de la pista de aterrizaje ampliada. Más bien, todo el proyecto de ampliación de la pista de aterrizaje, las medidas de reducción del ruido asociadas y el derecho de utilización exclusiva constituyen una contribución financiera a Airbus en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, en vista de las restricciones específicas de acceso a la parte ampliada de la pista de aterrizaje, es decir, de su utilización, y de las claras pruebas que demuestran que la ampliación de la pista de aterrizaje se llevó a cabo para su utilización por Airbus, llegamos a la conclusión de que no constituye una medida de infraestructura general, sino una contribución financiera en forma de suministro de bienes o servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por tanto, pasamos a examinar la cuestión del beneficio.

Beneficio

7.1122 Los Estados Unidos afirman que el suministro de la pista de aterrizaje otorga un beneficio a Airbus porque i) Airbus no reembolsó a las autoridades de Bremen el costo de la ampliación de la pista de aterrizaje y de la adopción de las medidas de reducción del ruido; y ii) Airbus no paga ninguna tasa de aterrizaje adicional por el uso de la parte ampliada de la pista de aterrizaje.[4061]

7.1123 Recordamos que el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no define la noción de "beneficio". No obstante, está firmemente establecido que una "contribución financiera" otorgará un "beneficio" a un receptor cuando coloque a ese receptor en una posición más ventajosa que la que habría tenido de no existir la "contribución financiera".[4062] En el asunto *Canadá - Aeronaves*, tanto el Grupo Especial que se ocupó del asunto como el Órgano de Apelación consideraron que la base para realizar esta comparación era el mercado. Así, el Grupo Especial observó lo siguiente:

[4059] CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafo 147.
[4060] CE, respuesta a la pregunta 270 del Grupo Especial.
[4061] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 453.
[4062] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112, citado con aprobación en el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 149.

ICC suprimida donde se indica [***]

> "sólo se conferirá un 'beneficio', es decir, una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado".[4063]

Del mismo modo, el Órgano de Apelación explicó lo siguiente:

> "el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un 'beneficio', porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una 'contribución financiera' pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado."[4064]

7.1124 Por consiguiente, se otorgará un beneficio cuando se conceda una contribución financiera a un receptor en condiciones más favorables que las que habría podido obtener en el mercado. En el contexto de una contribución financiera en forma de suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructura general, consideramos que la cuestión que debe abordarse para resolver la cuestión del beneficio es si en ese momento un agente del mercado habría suministrado al receptor el bien o servicio en los mismos términos y condiciones que el suministro en cuestión realizado por el gobierno.

7.1125 Observamos que, en el proceso del Anexo V, el Facilitador pidió a las Comunidades Europeas y a los Gobiernos participantes en Airbus que le facilitaran información sobre el costo de las ampliaciones de la pista de aterrizaje y las medidas de reducción del ruido en el aeropuerto de Bremen, pero que las Comunidades Europeas se negaron a proporcionar la información solicitada por el Facilitador. Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, saque conclusiones desfavorables de que la información no facilitada respalda las afirmaciones de los Estados Unidos.[4065] Los Estados Unidos han apoyado sus afirmaciones relativas al beneficio en información que está a disposición del público. Durante el procedimiento sustanciado ante el Grupo Especial, las Comunidades Europeas también proporcionaron alguna información sobre el costo de la ampliación de la pista de aterrizaje y de las medidas de reducción del ruido asociadas.

7.1126 Basándose en las actas del Parlamento de Bremen en relación con la aprobación de la ampliación de la pista de aterrizaje y de las medidas de reducción del ruido, los Estados Unidos afirman que la ciudad de Bremen pagó 40 millones de marcos alemanes por la ampliación de la pista de aterrizaje y 10 millones de marcos alemanes en concepto de medidas de protección del ruido.[4066]

[4063] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 102.

[4064] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.

[4065] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 455, donde se hace referencia a las preguntas 48-55 formuladas por el Facilitador a las Comunidades Europeas, Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC), así como a CE, respuestas a las preguntas 38-45 del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC). *Véase también* Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 157.

[4066] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 453, donde se hace referencia a Bremische Bürgerschaft, Antrag (Entschließung) der Fraktion der SPD, Drucksache 12/194, párrafo 13 (16 de mayo de 1988), Estados Unidos - Prueba documental 195. El Parlamento de Bremen aprobó la ampliación y los gastos asociados el 18 de mayo de 1988. *Véase* Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18. Sitzung, 12. Wahlperiode, páginas 1018, 1028, 1032 (18 de mayo de 1988), Estados Unidos - Prueba documental 196. Los Estados Unidos también se refieren a declaraciones formuladas en el Parlamento de Bremen según las cuales el gasto de la ciudad de Bremen equivale a una subvención de 250.000 marcos alemanes por despegue. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 451, donde se hace referencia a Estados Unidos - Prueba

ICC suprimida donde se indica [***]

Las Comunidades Europeas no niegan que estas sumas corresponden al gasto previsto, pero sostienen que los costos de construcción reales fueron inferiores a lo que se previó.[4067] Así, las Comunidades Europeas afirman que en realidad la ciudad de Bremen pagó **[***]** por la ampliación de la pista de aterrizaje y **[***]** para la reducción del ruido.[4068] Aunque inicialmente las Comunidades Europeas no presentaron ninguna prueba que apoyara estas afirmaciones, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial presentaron un documento en el que se indicaba que la ampliación de la pista de aterrizaje representaba el 25,9 por ciento de la suma total presupuestada para el proyecto de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen. Según las Comunidades Europeas, el proyecto en su conjunto incluía tanto el restablecimiento de toda la longitud inicial de la pista de aterrizaje como su ampliación.[4069] Por consiguiente, las Comunidades Europeas calcularon el costo real de la ampliación aplicando el 25,9 por ciento de la suma total presupuestada correspondiente a la ampliación al costo real final del proyecto de la pista de aterrizaje en su conjunto, y llegaron la cifra de **[***]** citada *supra*.[4070] Las Comunidades Europeas aducen que "{e}n lugar de basarse en las estimaciones iniciales, el Grupo Especial debería basar sus constataciones en los datos reales facilitados por las Comunidades Europeas en su Primera comunicación escrita".[4071]

7.1127 Aunque nos preocupa que las Comunidades Europeas no justificaron sus afirmaciones hasta que el Grupo Especial no se lo pidió de manera específica, los Estados Unidos no niegan, y nosotros así lo aceptamos como cuestión de hecho, que el costo real de las medidas de reducción del ruido ascendió a **[***]** como se indica en CE - Prueba documental 622.[4072]

7.1128 Por otra parte, si bien entendemos el cálculo en el que las Comunidades Europeas han basado sus alegaciones en relación con el costo real de la ampliación de la pista de aterrizaje, no estamos persuadidos de que este cálculo baste para justificar la suma de **[***]** citada por las Comunidades Europeas como costo real de la ampliación. Recordamos que el "proyecto de la pista de aterrizaje" incluyó el restablecimiento de la longitud total de la pista de aterrizaje y la desviación del río, así como la ampliación. Las Comunidades Europeas sostienen que el restablecimiento y la ampliación de la pista de aterrizaje se "financiaron con cargo a la misma línea presupuestaria, que no distingue específicamente entre restablecimiento y ampliación".[4073] Por lo tanto, la afirmación de las Comunidades Europeas se basa en aplicar el porcentaje de los costos estimados que representaba la ampliación, un 25,9 por ciento, a los costos reales de todo el proyecto de la pista de aterrizaje, hasta llegar a la cifra de **[***]**. Las Comunidades Europeas indican que los costos reales de la construcción

---

documental 196, Bremische Bürgerschaft, Plenarprotokoll, 18, Sitzung, 12, Wahlperiode (18 de mayo de 1988), página 1016.

[4067] CE, respuesta a la pregunta 94 del Grupo Especial, párrafo 250.

[4068] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 864.

[4069] CE, respuesta a la pregunta 94 del Grupo Especial, párrafo 249, y CE - Prueba documental 621 (traducción al inglés). En la Prueba documental se muestran las sumas presupuestadas en concepto de "Restablecimiento del pleno uso de la pista de aterrizaje ... Ampliación de la pista de aterrizaje ... Crédito al aeropuerto de Bremen ... Donación al aeropuerto de Bremen para inversiones ... y Protección del ruido para el aeropuerto". La referencia al "restablecimiento del pleno uso de la pista de aterrizaje" es algo desconcertante, ya que las Comunidades Europeas también han afirmado que la longitud total de la pista de aterrizaje se restableció en 1973, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 863, donde se cita la Senatbeschluss de 8 de mayo de 1973, CE - Prueba documental 576, mientras que la pista de aterrizaje no se amplió hasta los años 1988 y 1989. En cualquier caso, las Comunidades Europeas no niegan que las sumas citadas por los Estados Unidos sólo se refieren a la ampliación de la pista de aterrizaje y a las medidas de reducción del ruido.

[4070] CE, respuesta a la pregunta 94 del Grupo Especial, párrafos 250-252, y CE - Prueba documental 622. Las Comunidades Europeas se basan en esta última Prueba documental para apoyar su alegación sobre los costos de las medidas de reducción del ruido.

[4071] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 245 del Grupo Especial, párrafos 247 y 248.

[4072] CE - Prueba documental 622.

[4073] CE, respuesta a la pregunta 94 del Grupo Especial, párrafo 247.

ICC suprimida donde se indica [***]

fueron inferiores a los costos estimados inicialmente.[4074] En estas circunstancias, no podemos simplemente aceptar que el porcentaje de los costos reales de todo el proyecto de la pista de aterrizaje correspondiente a la ampliación de la pista sea necesariamente igual a la proporción de los costos estimados. Los gastos reales fueron inferiores a los gastos estimados y no podemos descartar la posibilidad de que la proporción de los gastos reales representada por los diferentes aspectos del proyecto en su conjunto también haya variado, ya que no sabemos por qué los costos fueron inferiores a las estimaciones. Señalamos además que el hecho de que las Comunidades Europeas no respondieran a todas las preguntas del Facilitador a este respecto ni apoyaran sus alegaciones sobre los costos de la ampliación de la pista de aterrizaje hasta que el Grupo Especial no se lo pidió directamente justifica que aceptemos la cifra propuesta por los Estados Unidos. Por consiguiente, a los efectos de nuestro examen del beneficio, aceptamos la alegación de los Estados Unidos de que el costo de la ampliación de la pista de aterrizaje se situó en 40 millones de marcos alemanes, cifra que, como se ha señalado, las Comunidades Europeas aceptan que refleje el costo inicialmente estimado de la ampliación de la pista.[4075] En consecuencia, llegamos a la conclusión de que la inversión de la ciudad de Bremen en la ampliación de la pista de aterrizaje, incluidas las medidas de reducción del ruido asociadas, constituye una contribución financiera de una cuantía de **[*****]**.

7.1129 Las Comunidades Europeas no aducen que las autoridades de Bremen perciben un rendimiento comercial sobre su inversión en la ampliación de la pista de aterrizaje, sino únicamente que el derecho de utilización exclusiva de la pista de aterrizaje ampliada no se ha concedido a Airbus en condiciones más favorables que las que se ofrecen en el mercado, por lo que no le otorga ningún beneficio. Las Comunidades Europeas aducen que, habida cuenta de que Airbus paga por la utilización de la pista de aterrizaje, incluida la utilización de la parte ampliada, con arreglo a las tasas generales aplicables en el aeropuerto de Bremen, no hay ningún beneficio para Airbus.[4076] Las Comunidades Europeas sostienen que el hecho de que Airbus sea la única empresa autorizada a utilizar la parte ampliada de la pista de aterrizaje carece de pertinencia para determinar el beneficio.[4077] Los Estados Unidos sostienen que, a falta de un arreglo que garantice que se compense a la ciudad de Bremen por el costo de la infraestructura en forma de pista de aterrizaje creada específicamente para Airbus y de uso exclusivo por Airbus, Airbus recibe un beneficio porque se le ha proporcionado esa infraestructura.[4078]

[4074] CE, respuesta a la pregunta 94 del Grupo Especial, párrafo 250.

[4075] Observamos que las Comunidades Europeas aducen que, por la misma razón que en el caso de Mühlenberger Loch, el costo para el gobierno no es pertinente para determinar la existencia de un beneficio. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 873. Por los mismos motivos expresados anteriormente en el párrafo 7.1093, consideramos que, para evaluar adecuadamente si el suministro a Airbus de la pista de aterrizaje ampliada y las medidas de reducción del ruido otorgan un beneficio, debe tenerse en cuenta la inversión del gobierno en la medida.

[4076] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 873. Las tasas por el uso de la pista de aterrizaje se basan en criterios objetivos como el peso y el tipo de aeronave, el número de pasajeros, etc. Según las Comunidades Europeas, el hecho de que las tasas no se calculen sobre la base de la longitud de la pista de aterrizaje utilizada por un avión no significa que Airbus deba pagar una tasa adicional simplemente por utilizar toda la longitud de la pista de aterrizaje. Las Comunidades Europeas afirman que el peso de la aeronave está relacionado con la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje, ya que las aeronaves más pesadas necesitan pistas más largas. En otras palabras, puesto que las tasas se perciben en parte sobre la base del peso de la aeronave, Airbus está pagando una tasa más alta al utilizar la parte ampliada de la pista de aterrizaje para que aterricen aeronaves más pesadas. CE, respuesta a la pregunta 96 del Grupo Especial, párrafo 257. *Véase también* CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafo 146.

[4077] CE, respuesta a la pregunta 270 del Grupo Especial, párrafo 156; *véase también* CE, respuesta a la pregunta 269 del Grupo Especial, párrafos 147 y 148.

[4078] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 418.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1130 Las Comunidades Europeas observan que las tasas de usuario se calculan sobre la base de factores como el peso de la aeronave, pero no en función de la longitud de la pista de aterrizaje utilizada por un avión para despegar o aterrizar. Las Comunidades Europeas afirman que, dado que Airbus hace aterrizar aeronaves más pesadas, está pagando las tasas más elevadas aplicables a los usuarios.[4079] Los Estados Unidos reconocen que la tasa se basa en el peso máximo de despegue de la aeronave, pero aducen que el peso máximo de despegue no tiene nada que ver con el peso real de despegue, y es este último dato el que determina la longitud de la pista realmente necesaria para los despegues.[4080] Por consiguiente, los Estados Unidos afirman que el peso máximo de despegue, sobre cuya base se calculan las tasas, no determina si un avión que despega o aterriza utiliza o no la parte ampliada de la pista de aterrizaje. Asimismo, los Estados Unidos aducen que, con independencia del peso máximo de despegue de las aeronaves de Airbus que utilizan la parte ampliada de la pista de aterrizaje, no se permite utilizar la parte ampliada a usuarios distintos de Airbus. Por último, los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas sugieren erróneamente que el peso máximo de despegue de la aeronave utilizada por Airbus para transportar alas desde Bremen es particularmente elevado.[4081]

7.1131 Los Estados Unidos sostienen que la utilización exclusiva de la parte ampliada de la pista de aterrizaje por Airbus es pertinente para la determinación del beneficio porque, si Airbus paga una remuneración inferior a la adecuada por esa utilización exclusiva, está recibiendo un beneficio de conformidad con el apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC. En resumen, los Estados Unidos aducen que Airbus sigue disfrutando del uso de la parte ampliada de la pista de aterrizaje en detrimento de todos los demás usuarios por una tasa nominal que en modo alguno compensa al aeropuerto de Bremen por dicho uso.[4082]

7.1132 Las Comunidades Europeas no presentaron ninguna prueba en apoyo de la sugerencia de que el peso de despegue de las aeronaves de Airbus que utilizan la parte ampliada de la pista de aterrizaje para el transporte de alas es superior al de otras aeronaves, que no están autorizadas a utilizar la parte ampliada de la pista de aterrizaje ni la utilizan. Por consiguiente, no existe ninguna base fáctica que nos permita concluir que Airbus paga por el uso de la parte ampliada de la pista de aterrizaje una tasa más elevada que la que pagan otros usuarios por utilizar la parte no ampliada de la pista de aterrizaje. Además, las Comunidades Europeas no han aportado ninguna prueba, ni siquiera ningún argumento,

[4079] CE, respuesta a la pregunta 96 del Grupo Especial, párrafo 257.

[4080] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 270 del Grupo Especial.

[4081] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 419. Los Estados Unidos observan que el Boeing Super Guppy tiene un peso máximo de despegue de 77 toneladas; el Airbus Super Transporteur (Beluga) tiene un peso máximo de despegue de 155 toneladas. En comparación, el A300-600 Freighter tiene un peso máximo de despegue de 170,5 toneladas; el A330-200 Freighter tiene un peso máximo de despegue de 233 toneladas; y el A340-200 tiene un peso máximo de despegue de 275 toneladas. *Véase* Airbus, *Product Viewer* (Lista de Productos), 18 de mayo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 590; Flugzeuginfo.net, B-377 SG Super Guppy, 2006, disponible en www.flugzeuginfo.net, Estados Unidos - Prueba documental 591. Los Estados Unidos observan que la teoría de la "tasa implícita" de las Comunidades Europeas sólo tendría sentido si el peso máximo de las aeronaves propiedad de Airbus autorizadas a utilizar la parte ampliada de la pista de aterrizaje -el Beluga y el Super Guppy- fuera tan extraordinariamente elevado que Airbus tuviera que pagar, por definición, una tasa más alta que cualquier otro usuario del aeropuerto (que no está autorizado a utilizar la parte ampliada). De ser así, la diferencia entre la tasa cobrada al Beluga y el Super Guppy (que pueden utilizar la parte ampliada) y la cobrada a las aeronaves "ordinarias" de los otros usuarios (que no pueden utilizar la parte ampliada) puede considerarse una tasa implícita por la utilización de la parte ampliada. La comparación facilitada por los Estados Unidos muestra, sin embargo, que los pesos máximos del Beluga y el Super Guppy no son tan elevados como para conllevar una tasa implícita. Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 270 del Grupo Especial, párrafo 137. Por consiguiente, parece que el peso de la aeronave no es pertinente para la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje.

[4082] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 270 del Grupo Especial, párrafo 139.

ICC suprimida donde se indica [***]

de que las aeronaves Airbus más pesadas efectivamente necesitan utilizar la parte ampliada de la pista de aterrizaje; de hecho, las pruebas presentadas por los Estados Unidos indican que hay aeronaves más pesadas que las usadas por Airbus en la parte ampliada de la pista de aterrizaje que utilizan el aeropuerto de Bremen pero que, salvo en caso de emergencia, no usan la parte ampliada de la pista de aterrizaje. Por lo tanto, no se ha establecido ninguna relación que indique que Airbus paga tasas por la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje. Nos parece evidente que las tasas pagadas por Airbus no están asociadas al uso de la parte ampliada de la pista de aterrizaje *per se*, sino que se basan en el peso de la aeronave de que se trate, y por lo tanto no se distinguen de las tasas pagadas por otros usuarios del aeropuerto por la utilización de la parte no ampliada de la pista de aterrizaje.

7.1133 Como ya hemos llegado a la conclusión de que la subvención no se limita simplemente a la utilización de la parte ampliada de la pista de aterrizaje, sino que abarca toda la inversión de la ciudad de Bremen en la ampliación de la pista de aterrizaje y la adopción de las medidas de reducción del ruido asociadas en beneficio de Airbus, no consideramos que una evaluación de las tasas pagadas por Airbus por el uso de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen influya en nuestro análisis del beneficio. No se discute que Airbus paga por el uso de la pista de aterrizaje tasas acordes a las tasas ordinarias establecidas, aplicables a todos los usuarios del aeropuerto, sin que se le cobren tasas adicionales por el uso de las partes ampliadas de la pista de aterrizaje, que sólo Airbus puede utilizar y únicamente para determinados vuelos. Airbus no paga ninguna otra tasa o derecho en relación con la parte ampliada de la pista. Por consiguiente, es evidente que la ciudad de Bremen no obtiene ningún rendimiento sobre su inversión en la ampliación de la pista de aterrizaje y la adopción de medidas de reducción del ruido y que esa ampliación y esas medidas de reducción del ruido otorgan un beneficio a Airbus.

7.1134 Por lo tanto, a nuestro juicio, es evidente la conclusión de que el suministro de la ampliación de la pista de aterrizaje y las medidas de reducción del ruido asociadas otorga un beneficio a Airbus, para quien se realizó el proyecto, y que es reglamentariamente el usuario exclusivo. Dado que Airbus es la única empresa con derecho a utilizar regularmente la parte ampliada de la pista de aterrizaje y teniendo en cuenta que las autoridades de Bremen llevaron a cabo la ampliación expresamente para responder a las necesidades de Airbus de transportar alas de aeronaves, constatamos que la subvención en cuestión es específica para Airbus en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

e) ZAC Aéroconstellation

7.1135 Los Estados Unidos afirman que el suministro a Airbus del polígono Aéroconstellation que, según sostienen, incluye la venta de una parte del polígono y el arrendamiento de otra parte, así como el suministro de determinadas instalaciones especializadas (las instalaciones de EIG), constituye una subvención en el sentido del Acuerdo SMC porque entraña una contribución financiera en forma de suministro de bienes y servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC[4083] que otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4084] Los Estados Unidos alegan que las subvenciones otorgadas son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 ("especificidad *de jure*") y el párrafo 1 c) del artículo 2 (especificidad "*de facto*").[4085] Los Estados Unidos alegan además que la mejora de las carreteras que unen el polígono Aéroconstellation con el "Itinéraire à Grand Gabarit" ("IGG")

[4083] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 463.
[4084] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 464.
[4085] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 479.

ICC suprimida donde se indica [***]

(itinerario de cargas extraordinarias) constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC que es específica en el sentido del artículo 2.[4086]

7.1136 Las Comunidades Europeas aducen que la creación de terrenos industriales como el polígono Aéroconstellation no es una contribución financiera a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 1 del Acuerdo SMC porque el suministro de bienes o servicios por el Gobierno en el contexto de la creación del polígono, incluida la mejora de las carreteras, constituye el suministro de infraestructura general.[4087] En cuanto a las instalaciones de EIG, las Comunidades Europeas sostienen que el arrendamiento de esas instalaciones no otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 porque se hace a precios de mercado.[4088]

i) Antecedentes fácticos

7.1137 En 1999, las autoridades gubernamentales francesas firmaron un protocolo para el desarrollo de un polígono ubicado cerca de Toulouse, junto al aeropuerto de Toulouse Blagnac, que se denominaría polígono Aéroconstellation y se dedicaría a actividades aeronáuticas.[4089] El polígono está calificado como "zone d'aménagement concertée" ("ZAC") con arreglo a la legislación francesa, una zona en la que una autoridad pública compra, acondiciona y vende terrenos con fines de desarrollo económico.[4090] En Francia existen ZAC de diferentes tipos, por ejemplo industriales, de viviendas y de diversos servicios terciarios, creadas en virtud de las mismas disposiciones jurídicas.[4091]

7.1138 Para la creación de la ZAC Aéroconstellation primero fue necesario adaptar los terrenos agrícolas en cuestión para destinarlos a uso industrial. Para ello se instalaron sistemas de drenaje, tratamiento de aguas residuales, circulación de agua, vallado, protección contra incendios, ajardinamiento y alumbrado. En segundo lugar, para adaptar el polígono a las actividades aeronáuticas a las que se iba a destinar su uso, se crearon algunos elementos adicionales, como pistas de rodadura y calles dentro del polígono, zonas de estacionamiento de aeronaves, galerías técnicas subterráneas y zonas de servicio. Estas instalaciones especializadas se denominan colectivamente instalaciones de "équipement d'interet général" ("EIG").[4092]

7.1139 Una vez acondicionado el polígono Aéroconstellation, la empresa estatal encargada de la ejecución del proyecto, la "*Société d'Equipment Toulouse Midi Pyrénées*" ("SETOMIP") vendió todos los terrenos, salvo 11 hectáreas, a distintas empresas participantes en la industria aeronáutica, incluidas empresas participantes en el desarrollo y la producción de la aeronave A380 que habría de montarse en ese lugar.[4093] Compraron terrenos en la ZAC, entre otras, Airbus France, Air France Industries, la Société Industrielle Aéronautique du Midi (SIDMI), CUS-Elyo, Exxon Mobil

[4086] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 483. Observamos que los Estados Unidos no han impugnado el IGG en sí mismo en la presente diferencia.
[4087] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 922.
[4088] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 925.
[4089] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 456 y nota 544, donde se citan las Pruebas documentales 201 y 205 presentadas por los Estados Unidos.
[4090] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 923 y nota 747, donde se cita el artículo L.311-1 del Código de Urbanismo francés ("*Code de l'Urbanisme*"), http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/ListeCodes.
[4091] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 923.
[4092] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 458, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 912-914.
[4093] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 915. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 459 y 460; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 91; Estados Unidos - Pruebas documentales 498, 532 y 640.

ICC suprimida donde se indica [***]

y STTS.[4094] Todas estas empresas participan de distinta forma en diferentes aspectos de la construcción, el montaje, las pruebas, el mantenimiento, etc. de aeronaves. Todos los compradores de terrenos en la ZAC pagaron el mismo precio por metro cuadrado por los solares de distinta superficie adquiridos.[4095] Asimismo, se creó una asociación de usuarios, la "*Association Foncière Urbaine Libre*" ("AFUL"), integrada por todas las empresas que adquirieron terrenos en la ZAC.[4096] Las autoridades de Toulouse arrendaron las instalaciones de EIG a la AFUL. Sólo los miembros de la AFUL tienen acceso a las instalaciones de EIG, y cada miembro de la AFUL paga el arrendamiento de las instalaciones de EIG de manera prorrateada, corriendo los gastos a cuenta de cada usuario, al mismo precio por unidad de uso.[4097]

7.1140 Paralelamente a las obras de construcción del polígono Aéroconstellation, las autoridades francesas emprendieron la mejora de varias carreteras públicas en torno al polígono, concretamente la RD901, la RD902 y la RD963. Estas carreteras sirven, entre otras cosas, como vías de acceso que unen el polígono Aéroconstellation al IGG, el itinerario de cargas extraordinarias que permite a Airbus transportar componentes del A380 fabricados en otros lugares desde la costa francesa hasta Toulouse. La mejora de estas carreteras fue financiada y supervisada por las autoridades francesas.[4098]

ii) Argumentos de las partes

Suministro del polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG

Estados Unidos

Infraestructura general

7.1141 Los Estados Unidos aducen que el polígono de la ZAC Aéroconstellation, incluidas las instalaciones de EIG, no es "infraestructura general" y afirman que se ha creado a la medida de Airbus y sus proveedores y de Air France. Alegan que las autoridades francesas transformaron terrenos agrícolas de Toulouse en un polígono adaptado para su utilización por Airbus como centro de producción, pruebas y entregas del A380, y que luego vendieron el polígono a Airbus a un precio inferior al del mercado, otorgando con ello un beneficio.[4099] Los Estados Unidos aducen que, aun aceptando las alegaciones de las Comunidades Europeas sobre el precio pagado por los terrenos, ese precio es inferior a la inversión efectuada por las autoridades francesas para acondicionar el terreno, incluido el desarrollo de las instalaciones de EIG.[4100] Además, los Estados Unidos afirman que Airbus parece ser el usuario principal del polígono y el usuario principal o exclusivo de las

[4094] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 915, nota 738, y sito Web citado en ésta, consultado por la Secretaría en diversas fechas.
[4095] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 916.
[4096] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 917.
[4097] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 917.
[4098] La mejora de estas carreteras comenzó a estudiarse en julio de 1996. La *Révision du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine*, donde se aborda la mejora, se ultimó el 12 de julio de 1996 y fue sometida al *Syndicat Mixte D'Études de l'Agglomération Toulousaine* (SMEAT) para su aprobación el 11 de diciembre de 1998. Révision du Schéma directeur, página 216, CE - Prueba documental 125. En enero de 1998, el Consejo General del *Département de la Haute-Garonne* adoptó la decisión pertinente sobre las carreteras para adaptarlas al tráfico y la congestión originados por el desarrollo industrial de la región de Toulouse-Blagnac. *Véase, por ejemplo*, Décision du Conseil Général du Département de la Haute-Garonne, 29 de enero de 1998, CE - Prueba documental 126.
[4099] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 399.
[4100] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 401.

ICC suprimida donde se indica [***]

instalaciones de EIG[4101] y señalan que Airbus ocupa la mayor superficie del polígono, 51 hectáreas, más de la mitad de las 95 hectáreas totales puestas a la venta.[4102] Casi todos los demás ocupantes son proveedores de Airbus.[4103] Los Estados Unidos sostienen que, al igual que en el polígono de Hamburgo, si las autoridades francesas no hubieran creado el polígono Aéroconstellation para entregárselo a Airbus, la empresa habría tenido que realizar la inversión por su cuenta.[4104] Los Estados Unidos también aducen que el hecho de que el polígono sea una ZAC, creada en virtud de las mismas disposiciones jurídicas que otros polígonos similares en otros lugares de Francia, no respalda la posición de las Comunidades Europeas según la cual el suministro del polígono es una medida de infraestructura general.[4105] Los Estados Unidos afirman que el polígono se creó específicamente para acoger las instalaciones del A380 de Airbus, que su utilización está expresamente reservada a la industria aeronáutica y que está ocupado casi exclusivamente por Airbus y sus proveedores.[4106] Los Estados Unidos también hacen referencia a la decisión de la Comisión Europea en el caso *Scott Paper* y aducen que la conclusión a la que llegó la Comisión, según las cual la compra y transformación de terrenos agrícolas para su uso industrial, y su venta a un precio que no recuperaba los costos, no habrían sido realizadas por un inversor privado, y por lo tanto constituían ayuda estatal, respalda su opinión de que el suministro del polígono Aéroconstellation constituye una subvención.[4107]

7.1142 Los Estados Unidos alegan que los ingresos obtenidos por la venta de los terrenos en la ZAC constituían una remuneración inferior a la adecuada, y con ello se otorgaba un beneficio a Airbus, puesto que no cubren a) el costo del acondicionamiento de los terrenos, b) el valor de los terrenos sin acondicionar y c) un rendimiento que no se especifica. Los Estados Unidos afirman que un inversor privado no habría acondicionado los terrenos para luego venderlos a pérdida. Aducen que, al centrarse en el precio de mercado de los terrenos acondicionados en la zona como referencia, las Comunidades Europeas prescinden del hecho de que el polígono se creó expresamente para Airbus y que un inversor privado que acondicionase un terreno para un comprador concreto no excluiría de su precio de venta el valor de su inversión en el desarrollo del terreno, que es lo que hizo el Gobierno cuando suministró a Airbus el polígono Aéroconstellation.[4108]

7.1143 Los Estados Unidos sostienen también que la mayoría de las pistas de rodadura del polígono conectan exclusivamente las instalaciones de montaje y pruebas de Airbus con el aeropuerto.[4109] Los únicos otros usuarios de las pistas de rodadura del polígono Aéroconstellation son Air France y STTS, que las utilizan para acceder a sus instalaciones. Los Estados Unidos hacen referencia al plano oficial del polígono y señalan que esas instalaciones están situadas a la entrada del polígono

[4101] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 144.

[4102] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 144, donde se hace referencia a un estudio de Atisreal presentado por las Comunidades Europeas como Prueba documental 18 (ICC), página 10.

[4103] En apoyo de su posición, los Estados Unidos hacen referencia a planos publicados en el sitio http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation.htm (Carte interactive), Estados Unidos - Prueba documental 218, y, en particular, a las descripciones de las actividades de esas empresas que figuran en los planos titulados "La société Capelle", "Le centre technique" y "La station carburant". *Véanse también* los comunicados de prensa de ELYO, Estados Unidos - Prueba documental 221, y ExxonMobil, Estados Unidos - Prueba documental 222, donde se describen las actividades de ELYO, ExxonMobil y Spie Batignolle.

[4104] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 402.

[4105] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 90.

[4106] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 91.

[4107] Comisión Europea, Decisión de 12 de julio de 2000, Ayuda en favor de Scott Paper SA Kimberly-Clark, DO (2002), L 12, Estados Unidos - Prueba documental 190 (en lo sucesivo "*Scott Paper*"). Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 435 y 436.

[4108] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 92.

[4109] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del primer grupo de preguntas del Grupo Especial, párrafo 145.

ICC suprimida donde se indica [***]

desde el aeropuerto de Toulouse-Blagnac, en el extremo sur del polígono, y que las pistas de rodadura utilizadas por Air France y STTS no representan siquiera un 10 por ciento de la longitud total de las pistas de rodadura.[4110] Del mismo modo, Airbus es el usuario exclusivo de la mayoría de las plazas de estacionamiento de aeronaves del polígono. Los Estados Unidos afirman que el gran espacio ubicado frente a la nave de producción de Airbus etiquetado como "infraestructura pública" y marcado en rojo en el plano publicado en el sitio Web de Grand Toulouse es utilizado exclusivamente por Airbus como zona de pruebas para el A380. Airbus es propietaria de los terrenos utilizados para las instalaciones de pruebas reales, marcados en azul en el plano.[4111] Los Estados Unidos afirman que esto pone de manifiesto que las mejoras de la infraestructura no son "generales" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.

Beneficio

7.1144 Los Estados Unidos formularon sus aseveraciones relativas al supuesto beneficio asociado al suministro del polígono Aéroconstellation y las EIG sobre la base de información a disposición del público, ya que las Comunidades Europeas no habían facilitado ninguna de las informaciones solicitadas a este respecto durante el proceso del Anexo V. Los Estados Unidos estiman que el desarrollo del polígono Aéroconstellation supuso un gasto de entre 158 millones[4112] y 200 millones de euros.[4113] Los Estados Unidos sostienen asimismo que las autoridades francesas gastaron aproximadamente 77,9 millones de euros, es decir, 82 euros por metro cuadrado, en medidas de acondicionamiento interno para convertir 950.000 metros cuadrados de terrenos agrícolas en terrenos aptos para uso industrial, sin incluir las instalaciones de EIG.[4114] Las Comunidades Europeas no discuten estas cifras. Los Estados Unidos sostienen que un propietario comercial de los terrenos los habría vendido en el estado en que estaban, o bien habría pedido un rendimiento comercial sobre su inversión en convertirlos en un polígono industrial, además de un precio que reflejara el valor de los terrenos.[4115] Los Estados Unidos aducen que la inversión de 158 millones de euros en acondicionar el polígono es similar a una donación, ya que las autoridades francesas destinaron fondos a la creación de un polígono que de otro modo Airbus tendría que haber creado por su cuenta.[4116] Inicialmente, los Estados Unidos afirmaron, sobre la base de información pública, que las autoridades francesas habían vendido los terrenos de la ZAC a Airbus por un precio de entre 14 y 27 euros por metro cuadrado[4117], mientras que habían vendido las superficies comerciales restantes en la ZAC por 45,73 euros por

[4110] Los Estados Unidos se refieren a este respecto a los planos citados anteriormente, que pueden consultarse en http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation.htm (*Carte interactive*), y que los Estados Unidos presentaron como Prueba documental 218. En los planos, las zonas marcadas en azul son las instalaciones privadas (en cada una de ellas figura el nombre de su ocupante); las zonas marcadas en rojo son la infraestructura "pública": las calles, las pistas de rodadura y las zonas de estacionamiento de aeronaves del polígono. *Véanse también* las fotografías por satélite del polígono en http://maps.google.com, Estados Unidos - Prueba documental 481.

[4111] *Véase* el plano en http://perso.orange.fr/franceaero/plan/planaccueil.htm, Estados Unidos - Prueba documental 219. *Véanse también* los planos en http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation.htm (Carte interactive), Estados Unidos - Prueba documental 218, en particular los planos titulados "Les aires industrielles" y "Les postes extérieurs". Por último, *véase* el **[***]**, el estudio de Atisreal presentado por las Comunidades Europeas como Prueba documental 18 (ICC), página 11.

[4112] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 467, nota 568.

[4113] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 456.

[4114] La cifra de 77,9 millones de euros corresponde a la diferencia entre el total de 158 millones de euros gastados por las autoridades francesas para desarrollar el polígono Aéroconstellation (Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 468) y los 80,1 millones de ese monto que representan las instalaciones de EIG (Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 475).

[4115] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 406.

[4116] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 468.

[4117] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 467 y 468.

ICC suprimida donde se indica [***]

metro cuadrado.[4118] Los Estados Unidos también señalan que, paralelamente a la creación del polígono Aéroconstellation, las autoridades francesas también crearon la cercana ZAC Andromède, una zona mixta residencial y comercial desarrollada principalmente para responder a las necesidades residenciales y comerciales originadas por el proyecto Aéroconstellation, y vendieron los terrenos de la ZAC Andromède a 200 euros por metro cuadrado.[4119] Por consiguiente, a juicio de los Estados Unidos, la venta de los terrenos de la ZAC Aéroconstellation se hizo por una remuneración inferior a la adecuada, y con ello se otorga un beneficio a Airbus.

7.1145 Nuevamente sobre la base de información a disposición del público[4120], los Estados Unidos afirman que el arrendamiento de las instalaciones de EIG se basó en el costo total de las instalaciones, estimado inicialmente en 2002 en 53,4 millones de euros. El contrato de arrendamiento, de una duración de 40 años, se concertó en junio de 2002. La renta se determinó tomando como referencia un crédito con un tipo de interés anual del 2,2 por ciento y un plazo de 40 años para reembolsar el principal y los intereses. La renta era progresiva, pagándose rentas más bajas en los primeros años y más altas posteriormente.[4121] No obstante, en 2003, el costo total estimado del proyecto aumentó a 69,2 millones de euros, lo que hizo necesario modificar el contrato de arrendamiento para que 56 millones de euros de los costos se tratasen como un crédito a 40 años con un tipo de interés anual del 2,2 por ciento, mientras que a los 13,2 millones de euros restantes se les aplicaba un tipo de interés del 4,5 por ciento, también sobre 40 años. En 2004, después de que los costos volvieran a aumentar hasta alcanzar un total de 80,1 millones de euros, el contrato de arrendamiento volvió a modificarse para que 62,6 millones de euros se trataran como un crédito a 40 años con un tipo de interés anual del 2,2 por ciento, de conformidad con las condiciones iniciales del arrendamiento, y se aplicara un tipo de interés del 4,5 por ciento a los 17,5 millones de euros restantes.[4122]

7.1146 Los Estados Unidos aducen que estas condiciones no son comerciales. Según los Estados Unidos, en esa época (2002-2004) un inversor comercial en bienes raíces industriales en la región habría exigido un rendimiento neto inicial de entre un 9 y un 11 por ciento sobre su inversión en construir las instalaciones de EIG, de 80,1 millones de euros, correspondiente a una renta de entre 7,2 millones y 8,8 millones de euros.[4123] Los Estados Unidos sostienen además que otros aspectos del arrendamiento demuestran su naturaleza no comercial: a) el cálculo de la renta no tiene en cuenta el valor de las 119 hectáreas del terreno en el que se construyeron las instalaciones de EIG;

[4118] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 469, donde se hace referencia a Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse Aire Urbaine, Atlas des Parcs d'Activités de la Haute-Garonne, disponible en http://www.auat-toulouse.org, Estados Unidos - Prueba documental 223; *véase también* "*Airbus entame la construction de l'usine Star de l'A380 à Blagnac*", Les Echos Nº 18555, página 12 (19 de diciembre de 2001) (donde se informa de que, en diciembre de 2001, aún quedaban 37 hectáreas disponibles a 45,73 euros por metro cuadrado), Estados Unidos - Prueba documental 212.

[4119] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 470, donde se hace referencia al Atlas des Parcs d'activités de la Haute-Garonne, Blagnac, ZAC Andromède, disponible en http://www.auat-toulouse.org/cdza_trav/Rcs_swf/loader.php, Estados Unidos - Prueba documental 224.

[4120] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 474, donde se hace referencia al Conseil de Communauté du Grand Toulouse, Délibération Nº 2004-05-ADU-01, 28 de mayo de 2004, Estados Unidos - Prueba documental 214; *véase también* "*Les collectivités locales ont investi 172 millions d'euros dans la zone* Aéroconstellation", Les Echos Nº 19155, página 20 (10 de mayo de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 213.

[4121] Los Estados Unidos aclaran que cuando el costo inicial de las instalaciones de EIG se estimaba en 53,4 millones de euros, se preveía una renta anual de entre 1,6 millones de euros (en 2007) y 2,8 millones de euros (en 2042).

[4122] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 474-476, donde también se hace referencia a Conseil de Communauté de Grand Toulouse, Délibération Nº 2004-05-ADU-01 (28 de mayo de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 214.

[4123] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 410.

ICC suprimida donde se indica [***]

b) la renta aumenta progresivamente, lo que reduce aún más el rendimiento neto inicial efectivo[4124], y c) la renta no está sujeta a **[***]**, pero sigue **[***]** a lo largo de los 40 años.[4125] Según los Estados Unidos, un inversor comercial no habría actuado así, sino que habría pedido un **[***]** de la renta que reflejara el **[***]** del capital.[4126] La falta de una cláusula **[***]** confiere otra ventaja muy importante a Airbus.[4127]

7.1147 Por último, los Estados Unidos afirman que el propio consultor de las Comunidades Europeas, el Sr. Miller, llegó a la conclusión de que el contrato de arrendamiento otorgaba un beneficio respecto de una referencia de mercado. Según los Estados Unidos, el Sr. Miller concluyó que un inversor comercial habría pedido una renta anual de 4,4 millones de euros por las instalaciones de EIG, más 1,5 millones de euros adicionales por el terreno donde se construyeron esas instalaciones, lo que suma un total de 5,9 millones de euros anuales.[4128] Sin embargo, los Estados Unidos afirman que Airbus paga una renta anual media de 3,1 millones de euros[4129] por lo que, en promedio, Airbus paga al año 2,8 millones de euros menos que lo que un inversor comercial le habría pedido que pagara.[4130]

7.1148 En respuesta al argumento de las Comunidades Europeas de que debería utilizarse como punto de referencia el costo de la deuda de Airbus, los Estados Unidos afirman que, aun admitiendo el criterio de las Comunidades Europeas y aceptando que el costo de la deuda de Airbus se situara en un 6,83 por ciento[4131], la renta basada en el mercado debería haber sido de 5,5 millones de euros anuales[4132] -casi el doble de la suma pagada por Airbus-. Por consiguiente, según los Estados Unidos, incluso aplicando el criterio de las Comunidades Europeas para analizar la renta, incluida la referencia

[4124] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 473.

[4125] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 411-413.

[4126] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 413, donde se cita INSEE, Informations Rapides, Série "Principaux Indicateurs", Indice du coût de la construction, 12 de enero de 2007, página 2: "El índice del costo de la construcción se utiliza en particular para revisar las rentas de los contratos de arrendamiento de bienes comerciales." ("L'Indice du coût de la construction est notamment utilisé pour réviser les loyers des baux commerciaux."), Estados Unidos - Prueba documental 588.

[4127] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 413. Los Estados Unidos señalan que, entre el tercer trimestre de 1997 y el tercer trimestre de 2006, las rentas indexadas conforme al índice del costo de la construcción del INSEE aumentaron anualmente un 2,86 por ciento en promedio y citan al INSEE, L'Indice du Coût de la Construction, Estados Unidos - Prueba documental 589. Sobre la base de las condiciones del contrato de arrendamiento modificado en 2004, los Estados Unidos sostienen que Airbus paga, en promedio, 3,1 millones de euros a lo largo de 40 años. Los Estados Unidos sostienen que, si se aplicara el índice del costo de la construcción del INSEE al pago anual de esos 3,1 millones de euros, como habría hecho un inversor privado, y se supusiera un incremento medio anual del costo de la construcción del 2,86 por ciento, la renta anual aumentaría a 4,00 millones de euros para 2012; a 5,30 millones de euros para 2022; a 7,02 millones de euros para 2023; y a 9,31 millones de euros para 2042. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, nota 517.

[4128] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 185 del Grupo Especial, párrafo 123, donde se hace referencia a CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 31 y 32.

[4129] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 408-414.

[4130] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 185 del Grupo Especial, párrafo 123.

[4131] CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 160.

[4132] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 143 y nota 193, donde se hace referencia a los cálculos de los Estados Unidos en Estados Unidos - Prueba documental 686. Los Estados Unidos observan que no alcanzan a entender cómo llegaron las Comunidades Europeas a la cifra de 4,4 millones de euros indicada en CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 161, y señalan que las Comunidades Europeas no han explicado su método de cálculo ni han revelado sus cálculos.

ICC suprimida donde se indica [***]

que proponen, Airbus ahorra al menos 2,7 millones de euros al año gracias a las condiciones favorables del arrendamiento de las instalaciones de EIG.[4133]

7.1149 Los Estados Unidos defienden asimismo su renta de referencia de entre 7,2 y 8,8 millones de euros, calculada sobre la base de un rendimiento neto inicial mínimo de entre un 9 y un 11 por ciento.[4134] Afirman que el arrendamiento de las instalaciones de EIG no se distingue de cualquier otro arrendamiento y que, en todo caso, conlleva un mayor riesgo que el de un bien inmueble ordinario, ya que el polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG están hechos a la medida de Airbus y de las necesidades de la industria aeronáutica y, por lo tanto, son instalaciones sumamente especializadas para las que prácticamente no hay otro mercado aparte de Airbus y las empresas asociadas que ocupan la ZAC.[4135] Los Estados Unidos afirman asimismo que, aunque la calificación crediticia de Airbus France pueda haber sido A1 en 2007, en 2001 era sólo A2, calificación que incluso se rebajó, pasando a A3, a principios de 2002, cuando se negociaron y acordaron las condiciones del arrendamiento, manteniéndose así hasta aproximadamente dos años después del inicio del arrendamiento de las instalaciones de EIG.[4136]

7.1150 Los Estados Unidos consideran que la afirmación de las Comunidades Europeas de que Airbus France no habría aceptado que un inversor obtuviera un rendimiento sobre el arrendamiento superior a su propio costo crediticio es contraria a la realidad económica. En particular, sostienen que, por lo general, las empresas prefieren arrendar a comprar porque un arrendamiento mantiene la deuda contraída fuera de sus balances. Los Estados Unidos recuerdan además que el contrato de arrendamiento se firmó en el marco de la compra del polígono Aéroconstellation por Airbus y las demás empresas que lo ocupan.[4137] Por consiguiente, no está claro si Airbus tuvo si quiera la opción de construir y/o comprar por su cuenta las instalaciones de EIG. De hecho, los Estados Unidos aducen que es difícil conciliar la afirmación de las Comunidades Europeas con la práctica real en el mercado, donde los precios de los arrendamientos suelen ser más elevados que los precios de compra, teniendo en cuenta el costo del crédito para la empresa.

7.1151 En lo que respecta a la indexación, los Estados Unidos aclaran que: i) debido al valor temporal del dinero, el hecho de que las rentas más elevadas no se paguen hasta más adelante reduce la tasa de rendimiento para el inversor/arrendador; y ii) la falta de **[***]** expone al inversor al riesgo adicional de que su rendimiento se reduzca aún más debido a **[***]**. Por lo general, una renta **[***]** requeriría una prima para compensar ese riesgo adicional (en particular habida cuenta de la larga

[4133] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 143. Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas sugieren que el 6,83 por ciento fue el costo medio de la deuda de Airbus France durante todo el período (CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 160), los Estados Unidos han aplicado anteriormente el 6,83 por ciento a la parte de 62,6 millones de euros acordada en 2002 y el 6,17 por ciento a la parte de 17,5 millones de euros acordada en 2004 (Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 411, nota 512). Los Estados Unidos consideran que, aunque se hubiera calculado aplicando este método más conservador, la renta habría sido de 4,3 millones de euros para la parte de 62,6 millones de euros y de 1,1 millones de euros para la parte de 17,5 millones de euros (con lo que habría ascendido a 4,4 millones de euros anuales, es decir, 2,2 millones de euros anuales más que la renta acordada), en referencia a los cálculos contenidos en Estados Unidos - Prueba documental 686.

[4134] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 411; Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafos 141-150.

[4135] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 147.

[4136] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 148, donde se hace referencia a una impresión de pantalla de Moody's, Estados Unidos - Prueba documental 688.

[4137] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 149, donde se hace referencia a CE, Primera comunicación escrita, nota 726.

ICC suprimida donde se indica [***]

duración del contrato de arrendamiento), pero el rendimiento del 3,9 por ciento sobre el arrendamiento de las instalaciones de EIG no incluye esa prima. A juicio de los Estados Unidos, la calificación del arrendamiento como financiación de la deuda no "obvia" la necesidad de **[***]**, simplemente significa que, mientras que **[***]** suele constar de manera explícita en los contratos de arrendamiento, suele estar implícito en la financiación de la deuda. También significa que, en el caso de un contrato a 40 años como el arrendamiento de las instalaciones de EIG, ese "**[***]** implícito" debería tener en cuenta **[***]** que acompaña a los créditos a más largo plazo, es decir, que la prima sería mucho más elevada que en los créditos ordinarios de la empresa.[4138]

7.1152 Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que Airbus recibe un beneficio anual de entre 4 y 5,6 millones de euros como mínimo por el arrendamiento de las instalaciones de EIG y, de hecho, mucho más elevado.[4139] No obstante, en cualquier caso, los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas han admitido que Airbus recibe gracias a los términos y condiciones del contrato de arrendamiento de las instalaciones de EIG un beneficio equivalente a al menos 2,3 millones de euros anuales.[4140]

7.1153 Los Estados Unidos alegan que el suministro del polígono es una subvención específica "*de jure*" porque todo el polígono, incluidas las instalaciones de EIG, se creó "a la medida" de las operaciones de producción del A380 y está dedicado expresamente a la industria aeronáutica como un "*parc d'activités aéronautiques*". También aducen que el suministro del polígono es una subvención específica "*de facto*", porque el polígono Aéroconstellation sólo está ocupado por empresas aeronáuticas y sus proveedores y Airbus es el usuario principal o predominante del polígono, incluidas las instalaciones de EIG.[4141]

Comunidades Europeas

Infraestructura general

7.1154 Las Comunidades Europeas afirman que los parques industriales como la ZAC Aéroconstellation constituyen infraestructura general en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC porque la creación de esas instalaciones beneficia a la sociedad en su conjunto y refleja políticas legítimas de desarrollo económico. Según las Comunidades Europeas, la creación de un polígono industrial es una opción de política legítima de todos los Miembros de la OMC.[4142] Aducen que la creación de un polígono industrial es, por lo tanto, una inversión pública en beneficio de la población en general. Las Comunidades Europeas afirman que cualquier persona puede participar en las licitaciones para la venta de los terrenos y el arrendamiento de las instalaciones de EIG y que esas licitaciones son públicas y no discriminatorias. A cambio, se espera que las empresas que utilizan la ZAC inviertan y produzcan en ella, lo que repercutiría positivamente en el empleo y los ingresos en la región. En consecuencia, las Comunidades Europeas sostienen que el polígono de la ZAC Aéroconstellation, al igual que las ZAC de toda Francia, es un ejemplo típico de asociación entre los sectores público y privado para el desarrollo económico del país en general y constituye infraestructura general.[4143] Además, las Comunidades Europeas observan que todas las empresas que adquirieron terrenos en la ZAC Aéroconstellation pagaron el mismo precio por ellos, **[***]** por metro cuadrado, un precio que, según las Comunidades Europeas, es acorde a los precios de mercado de los

[4138] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 272 del Grupo Especial.
[4139] *Véase* Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 272 del Grupo Especial.
[4140] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafos 141-150.
[4141] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 479.
[4142] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 923.
[4143] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 925.

ICC suprimida donde se indica [***]

terrenos acondicionados de la zona.[4144] Las Comunidades Europeas aducen asimismo que Airbus tenía otras alternativas a la ZAC Aéroconstellation -según las Comunidades Europeas, Airbus compró terrenos industriales "no diferenciados" cuya infraestructura básica permitiera su uso para fines industriales- y que hay terrenos similares en toda Europa. Además, las Comunidades Europeas afirman que el rendimiento para el gobierno no se limita al precio de compra de los terrenos, sino que puede incluir "otras formas" de remuneración, como el aumento de los ingresos fiscales y del empleo, que pueden hacer que esté dispuesto a incurrir en lo que parece una pérdida al suministrar los terrenos en cuestión. Las Comunidades Europeas sostienen que el examen del costo asumido por las autoridades francesas en acondicionar el polígono para su uso industrial no afecta a la cuestión del beneficio.[4145]

7.1155 Las Comunidades Europeas no aducen que las instalaciones de EIG constituyen infraestructura general y que, por tanto, su suministro no es una contribución financiera. Lo que afirman en cambio es que las condiciones del arrendamiento de esas instalaciones son acordes a una referencia de mercado y, por consiguiente, no otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[4146] Las Comunidades Europeas sostienen que las instalaciones de EIG permiten a los propietarios de terrenos en la ZAC Aéroconstellation aprovechar la eficiencia de utilizar una única red integrada de instalaciones en lugar de que cada empresa construya innecesariamente su propia infraestructura, que podría ser incompatible con las demás.[4147] Aducen que **[******]** y que los terrenos de la ZAC no habrían tenido valor para Airbus France sin instalaciones como pistas de rodadura y zonas de servicio para aeronaves, ya que estas instalaciones comunes son indispensables para las operaciones de montaje final del A380 de Airbus France.[4148] Asimismo, las Comunidades Europeas sostienen que **[******]**.[4149] Las Comunidades Europeas señalan además que **[******]**.[4150]

Beneficio

7.1156 Las Comunidades Europeas sostienen que el precio pagado por Airbus por la compra de terrenos en la ZAC Aéroconstellation era igual o superior a los precios cobrados en otras ZAC de Francia con un acondicionamiento similar. Por ejemplo, en la ZAC de Saint Martin du Touch, que también está cerca del aeropuerto de Toulouse-Blagnac, el precio de terrenos industriales comparables es **[******]**.[4151] Las Comunidades Europeas cuestionan la idoneidad de la comparación efectuada por los Estados Unidos con la ZAC Andromède, porque esta última no está destinada a usos industriales, sino que está dedicada a viviendas y servicios, por lo que es considerablemente más costosa que los terrenos de una ZAC industrial.[4152] Las Comunidades Europeas sostienen que las conclusiones de Atisreal, una empresa independiente de tasación comercial, confirman que el precio de los terrenos adquiridos por Airbus France en la ZAC Aéroconstellation estaban en conformidad con las condiciones de mercado. Atisreal, aplicando métodos tanto comparativos como de valoración del costo de los terrenos, supuestamente conformes a las normas industriales, concluyó que en 2001 el

[4144] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 927-935, donde se cita la Attestation de vente, **[***]**, CE - Prueba documental 123 (ICC).
[4145] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 216 y 217.
[4146] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 925.
[4147] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 922.
[4148] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 919.
[4149] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 919, donde se hace referencia a la declaración **[***]**, párrafos 4-6, CE - Prueba documental 17 (ICC); ZAC Protocole d'Accord, **[***]**, CE - Prueba documental 130 (ICC) **[***]**.
[4150] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 919, donde se hace referencia a la declaración **[***]**, párrafos 4-6, CE - Prueba documental 13 (ICC); AFUL: Statuts, **[***]**, CE - Prueba documental 124 (ICC).
[4151] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 928, donde se cita la Attestation de **[***]**, CE - Prueba documental 127 (ICC).
[4152] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 928.

ICC suprimida donde se indica [***]

precio de mercado de unos terrenos acondicionados similares a los comprados por Airbus France se situaba entre 24 y 27 euros por m^2.[4153]

7.1157 En este contexto, las Comunidades Europeas aducen que, cuando el costo para el gobierno es particularmente elevado respecto del valor de los recursos económicos transferidos al receptor, se sigue aplicando el criterio de referencia de mercado de "beneficio para el receptor", que constituye el límite máximo de la cuantía del "beneficio" que puede determinarse con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, esto significa que el gobierno sólo puede obtener un rendimiento basado en el mercado sobre el valor del bien, que puede ser o no inferior a su costo.[4154] Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos invocan erróneamente el apartado a) del artículo 14 del Acuerdo SMC, que se refiere a las aportaciones de capital social por el gobierno y según el cual no se confiere un beneficio a menos que la aportación de capital social sea contraria a la "práctica habitual en materia de inversiones ... de los inversores privados en el territorio de ese Miembro". El apartado d) del artículo 14 del Acuerdo SMC prescribe una norma diferente para el suministro de bienes y servicios, vinculada a "condiciones reinantes en el mercado", como "las de precio." Cuando las "condiciones reinantes en el mercado" dictan un precio para el bien o el servicio -como en el caso de los terrenos acondicionados para uso industrial- ese precio constituye la referencia adecuada para determinar si se ha otorgado un "beneficio". Las Comunidades Europeas rechazan el argumento de los Estados Unidos de que se otorgó un beneficio porque, para empezar, un inversor privado no habría realizado la contribución financiera, o no en la forma exacta que revistió finalmente (es decir, como una venta de terrenos acondicionados respecto de terrenos no acondicionados).[4155] Las Comunidades Europeas cuestionan la pertinencia de la decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas en el asunto *Scott Paper* para el análisis que nos ocupa en el presente caso, ya que afirman que las normas de las Comunidades Europeas para las ayudas estatales imponen disciplinas diferentes a las del Acuerdo SMC.[4156] Según las Comunidades Europeas, un gobierno puede asumir costos más elevados que un inversor privado, e incluso vender terrenos a pérdida, sin con ello otorgar una subvención, puesto que puede obtener otros tipos de remuneración -como un aumento de los ingresos fiscales y del empleo-.[4157]

7.1158 Las Comunidades Europeas reconocen que las instalaciones de EIG son indispensables para las operaciones de montaje final del A380 y jugaron un papel fundamental en la decisión de Airbus France de trasladarse a la ZAC Aéroconstellation. Las Comunidades Europeas señalan que **[***]**.[4158] Cada miembro paga la misma suma por unidad de uso de una determinada instalación de EIG.[4159] Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han aportado pruebas suficientes para demostrar que las condiciones del arrendamiento de las instalaciones de EIG no eran comerciales[4160], aunque no rechazan las alegaciones de los Estados Unidos en relación con el cálculo de la renta.

7.1159 En respuesta al argumento de los Estados Unidos de que el cálculo de la renta no tiene en cuenta el valor de los terrenos en los que se construyeron las instalaciones de EIG, las Comunidades Europeas afirman, apoyándose en la conclusión de experto del Sr. Miller, que el rendimiento inicial de referencia empleado por los Estados Unidos (entre un 9 y un 11 por ciento) se ha inflado considerablemente y se ha basado en un informe no pertinente en el que se analizan los rendimientos

[4153] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 929, donde se cita **[***]**, Certificado de valoración **[***]**, CE - Prueba documental 18 (ICC).
[4154] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 933.
[4155] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 386-391.
[4156] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 394.
[4157] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 389.
[4158] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 918, donde se hace referencia a Association de Foncière Urbaine Libre de la ZAC Aéroconstellation, Statuts **[***]**, CE - Prueba documental 124 (ICC).
[4159] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 918.
[4160] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 936-938.

ICC suprimida donde se indica [***]

netos iniciales de los bienes raíces industriales.[4161] Según las Comunidades Europeas, las instalaciones de EIG no son bienes raíces industriales típicos, sino que son similares a una financiación de proyectos de instalaciones o equipos. Por ello, las Comunidades Europeas afirman que, a diferencia del arrendamiento de bienes raíces industriales típicos, el arrendamiento de las instalaciones de EIG reviste un riesgo muy bajo para los inversores, primero porque la financiación del arrendamiento está garantizada de manera efectiva por el propio equipo de las instalaciones de EIG, y segundo porque el arrendamiento abarca toda la vida económica de la inversión en las instalaciones.[4162] Las Comunidades Europeas señalan asimismo que Airbus France y Air France presentan un riesgo muy bajo de impago de los créditos para los inversores.[4163] Las Comunidades Europeas sostienen que, tomados conjuntamente, estos factores indican que cualquier prima de riesgo aplicada al arrendamiento de las instalaciones de EIG sería reducida. En cambio, el rendimiento sobre bienes raíces industriales típicos debe reflejar los riesgos asociados a la ocupación y el impago. Además, según las Comunidades Europeas, la naturaleza a largo plazo del arrendamiento de las instalaciones de EIG hace que la comparación con una referencia basada en los rendimientos netos iniciales de los bienes raíces industriales sea particularmente inapropiada. Las Comunidades Europeas aducen que los arrendamientos de capital a largo plazo con una duración igual a la de la vida de un activo son simplemente un medio para financiar lo que en realidad es una compra de activos. Por consiguiente, en opinión de las Comunidades Europeas, Airbus France no aceptaría un rendimiento para el inversor que fuera superior a su propio costo crediticio (es decir, el costo de financiar la compra de esos activos) que, según afirman, los Estados Unidos reconocen que fue solamente del 6,83 por ciento durante el período en cuestión.[4164] En consecuencia, las Comunidades Europeas sostienen que Airbus France podía simplemente haber pedido un crédito por los 80,1 millones de euros necesarios para construir las instalaciones de EIG y luego haber subarrendado una parte de las instalaciones a otros miembros de la AFUL. Las Comunidades Europeas señalan que el arrendador no puede exigir, por un arrendamiento financiero que abarca toda la vida útil de los activos, un rendimiento superior al costo de los fondos de que dispone el arrendatario a través de mecanismos de financiación alternativos disponibles. Basándose en lo anterior, las Comunidades Europeas aducen que la referencia apropiada para el arrendamiento de las instalaciones de EIG es el costo crediticio de Airbus France, que refleja la fuente alternativa de financiación del mercado más probable.

7.1160 Por consiguiente, las Comunidades Europeas concluyen que, con arreglo a esta referencia basada en el costo de la deuda, la renta anual media sería de aproximadamente 4,4 millones de euros, muy inferior a las sumas señaladas por los Estados Unidos (entre 7,2 y 8,2 millones de euros). Las Comunidades Europeas aducen que, dado que la financiación de la deuda no está indexada (porque el tipo de interés refleja el rendimiento total para el prestamista), toda diferencia entre esta referencia y el rendimiento real sobre el arrendamiento reflejaría la cuantía total de cualquier "beneficio" recibido por Airbus France.[4165]

7.1161 Las Comunidades Europeas también refutan la opinión de los Estados Unidos de que el arrendamiento otorga un beneficio porque la renta aumenta de forma progresiva, lo que reduce aún más el rendimiento neto inicial efectivo a una cifra muy inferior al tipo nominal del 3,9 por ciento, y

[4161] CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 29.

[4162] CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 159. Según las Comunidades Europeas, ello significa que, cuando termina el período de arrendamiento, los inversores no incurren en un riesgo asociado a la ocupación, es decir, el riesgo de que, si queda un valor residual al final del arrendamiento, el inversor no pueda recuperarlo encontrando un nuevo arrendatario.

[4163] CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 159, donde se cita el Servicio de Inversiones de Moody's, EADS, 12 de marzo de 2007, CE - Prueba documental 835.

[4164] CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 160.

[4165] CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 161.

ICC suprimida donde se indica [***]

no está sujeta a **[***]**, pero sigue **[***]** durante 40 años, por tres razones. Las Comunidades Europeas sostienen que la determinación del "beneficio" no depende de las características estructurales de un instrumento de financiación.[4166] Las Comunidades Europeas consideran que no hay ningún elemento intrínsecamente no comercial en los instrumentos que tienen o no características tales como una estructura de reembolso progresivo o una indexación. Aducen que estas características sólo son pertinentes en la medida en que afectan a la tasa de rendimiento del inversor, mientras que para determinar el "beneficio" es preciso saber si el rendimiento efectivo resultante sobre esos instrumentos es compatible con una tasa de mercado. En segundo lugar, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no son coherentes al basarse en esas dos características estructurales, la progresividad de los reembolsos y la falta de indexación, porque, por una parte, los Estados Unidos critican la estructura de reembolsos "progresiva" del arrendamiento de las instalaciones de EIG, mientras que, por la otra, afirman que esos reembolsos deberían, de hecho, aumentar con el tiempo mediante una indexación que tenga en cuenta la disminución del valor del dinero.[4167] En tercer lugar, las Comunidades Europeas aducen que, aunque podría considerarse que el arrendamiento de las instalaciones de EIG no incorpora una indexación, ello no significa que el arrendamiento sea "no comercial". En este contexto, las Comunidades Europeas mantienen su posición de que la utilización de una referencia basada en el costo de la deuda obvia la necesidad de indexación; la financiación de la deuda no se indexa.[4168]

7.1162 Las Comunidades Europeas no discuten la cuestión de la especificidad más allá de su afirmación de que el suministro del polígono *per se* constituye infraestructura general, por lo que no es una contribución financiera y no está comprendida en el ámbito de aplicación del Acuerdo SMC. En cuanto a las instalaciones de EIG, las Comunidades Europeas no presentan ningún argumento adicional con respecto a la especificidad.

Suministro de carreteras

Estados Unidos

7.1163 Los Estados Unidos alegan que las mejoras introducidas en la RD901, la RD902 y la RD963 no constituyen un suministro de infraestructura general. Afirman que esas mejoras son para uso exclusivo de Airbus y sus proveedores.[4169] En apoyo de su afirmación, los Estados Unidos hacen referencia a una declaración de las autoridades francesas en la que describen "las carreteras de acceso al polígono"[4170], así como a imágenes de satélite del polígono que, según afirman, demuestran que Air France, STTS y SIDMI acceden al polígono por el sur, por la RD901, mientras que las mejoras introducidas en el perímetro norte del polígono (en la RD963) y en su perímetro este (en la RD902, incluido el "Diffuseur de Pinot") son para uso exclusivo de Airbus y sus proveedores. Los Estados Unidos aducen que las mejoras de las carreteras fueron necesarias debido al acondicionamiento del polígono Aéroconstellation. Por consiguiente, los Estados Unidos afirman que las obras en las carreteras no se hicieron para crear infraestructura general, sino que están específicamente relacionadas con el desarrollo del polígono, para que Airbus y sus proveedores tuvieran acceso al polígono.[4171] Los Estados Unidos discuten la afirmación de las Comunidades Europeas de que la

[4166] CE, respuesta a la pregunta 271 del Grupo Especial, párrafo 163, donde se hace referencia a CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1640 y 1641; CE, Primera declaración oral confidencial, párrafos 14-18 (Declaración del profesor Whitelaw); CE, respuesta a la pregunta 65 del Grupo Especial, párrafo 71.

[4167] CE, respuesta a la pregunta 272 del Grupo Especial, párrafos 163 y 164.

[4168] CE, respuesta a la pregunta 272 del Grupo Especial, párrafo 165.

[4169] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 153 del Grupo Especial, párrafo 107. Por consiguiente, los Estados Unidos no aceptan la opinión de las Comunidades Europeas, según la cual su posición se basa en una afirmación de uso predominante por las empresas ubicadas en la ZAC.

[4170] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 482.

[4171] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 93-95.

ICC suprimida donde se indica [***]

decisión de desarrollar el polígono Aéroconstellation simplemente adelantó el calendario de obras en la red viaria de toda la región. Según los Estados Unidos, o bien las obras de construcción de la RD901, la RD902 y la RD963 fueron realizadas exclusivamente a consecuencia del desarrollo del polígono Aéroconstellation para el montaje, las pruebas y las entregas del A380, o bien los planes se modificaron sustancialmente con ese fin.[4172]

7.1164 Los Estados Unidos afirman que la información a disposición del público indica que las autoridades francesas gastaron al menos 49 millones de euros (aproximadamente 17 millones de euros en reconstruir la RD901 a través y por debajo del polígono Aéroconstellation y 33 millones de euros en adaptar la RD902 a las necesidades de Airbus) y los proporcionó a Airbus de forma gratuita.[4173] Los Estados Unidos indican que no pudieron encontrar ninguna información sobre el costo de las obras de la RD963.[4174] En lo esencial, los Estados Unidos aducen que el suministro de las mejoras de las carreteras es una donación a Airbus, por lo que otorga un beneficio y, por lo tanto, constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4175]

7.1165 Los Estados Unidos afirman que las mejoras de la RD901, la RD902 y la RD963 en relación con el establecimiento del polígono Aéroconstellation son *de facto* específicas para Airbus en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos aducen que i) los pasos elevados para las pistas de rodadura en la RD901 son, de hecho, utilizados exclusivamente por los usuarios del polígono Aéroconstellation y principalmente por Airbus y que ii) la infraestructura de acceso, en particular las rotondas creadas en la RD902 y la RD963, es utilizada, de hecho, exclusiva o principalmente para acceder a las instalaciones del A380 de Airbus.[4176]

Comunidades Europeas

7.1166 Las Comunidades Europeas aducen que la construcción de las carreteras de acceso que unen el polígono Aéroconstellation al IGG es un ejemplo clásico de suministro de infraestructura general, un ejemplo "*por excelencia*" de infraestructura general y, por lo tanto, no está comprendida en el ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1.[4177] Según las Comunidades Europeas, las obras en las carreteras eran necesarias para aliviar la congestión del tráfico existente y la decisión de desarrollar la ZAC Aéroconstellation simplemente adelantó el calendario de mejoras de la red viaria de toda la región.[4178] Las Comunidades Europeas señalan asimismo que no hay ninguna restricción del uso de las carreteras en cuestión y que las empresas ubicadas en el polígono Aéroconstellation no tienen acceso privilegiado a las carreteras.

7.1167 Las Comunidades Europeas también niegan que los usuarios del polígono Aéroconstellation se beneficien más de las mejoras que cualquier otro usuario de las carreteras. En este sentido, las Comunidades Europeas aducen que, considerando los efectos prácticos de la construcción de una carretera pública, no puede demostrarse que los usuarios del polígono Aéroconstellation, y mucho menos un usuario concreto, se benefician más de las mejoras que los demás usuarios de las carreteras porque, según las Comunidades Europeas, las mejoras de las carreteras eran necesarias para aliviar la congestión del tráfico existente a causa del establecimiento de varias ZAC y a la ZAC Andromède se

[4172] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafo 150.
[4173] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 484, donde se cita Flash Aéroconstellation, Bulletin d'information des riverains, Nº 11 (noviembre/diciembre de 2002), disponible en http://www.grandtoulouse.org/index.php?pagecode=20, Estados Unidos - Prueba documental 208.
[4174] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 481.
[4175] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 484.
[4176] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, párrafos 149-151.
[4177] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 940, CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 220.
[4178] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 921 y 944.

ICC suprimida donde se indica [***]

accede por las mismas carreteras. Las Comunidades Europeas sostienen además que la RD901 y la RD902 son ejes de transporte fundamentales para el Département de Haute-Garonne y que su mejora estaba prevista mucho antes de que se decidiera desarrollar la ZAC Aéroconstellation.[4179]

7.1168 En apoyo de su posición, las Comunidades Europeas se refieren a la práctica de los Estados Unidos en materia de derechos compensatorios. En particular, aducen que, en el caso *Hojas y tiras de acero inoxidable en rollos procedentes de la República de Corea*, el Departamento de Comercio de los Estados Unidos ("USDOC") llegó a la conclusión de que la construcción de una autopista pública en la zona de la Bahía de Kwangyang no constituía una subvención susceptible de compensación.[4180] El USDOC constató que "la finalidad de la autopista pública no era servir **[***]**, sino proporcionar infraestructura general a la zona en el marco del **[***]** constante desarrollo del país y aliviar el estrangulamiento del transporte."[4181] El USDOC observó que la carretera "es utilizada tanto por industrias de la región para transportar mercancías como por los residentes en la zona de la Bahía de Kwangyang".[4182] Según las Comunidades Europeas, el mismo razonamiento se aplica con respecto a las mejoras de la RD901, la RD902 y la RD963.[4183]

7.1169 Las Comunidades Europeas sostienen que, en realidad, la alegación de los Estados Unidos sólo se refiere a dos rotondas, es decir, a las mejoras en el perímetro norte del polígono (en la RD963) y en su perímetro este (en la RD902, en particular el "Diffuseur de Pinot").[4184] Las Comunidades Europeas aducen asimismo que los dos pasos elevados (en la RD901, en el perímetro sur) unen las pistas de rodadura del polígono Aéroconstellation al aeropuerto de Toulouse y que, cuando un gobierno crea un polígono industrial para la industria aeroespacial, un elemento importante es su interconexión con el aeropuerto. Por consiguiente, creen que estos dos elementos se confunden con la infraestructura general de las carreteras públicas RD902 y RD963.[4185] A este respecto, observan que las rotondas de la RD902 y la RD963 pueden considerarse parte integrante de la red francesa de carreteras; es perfectamente normal que sean utilizadas más frecuentemente por empresas ubicadas en la ZAC Aéroconstellation.[4186]

7.1170 Las Comunidades Europeas aducen que, aunque la construcción de las carreteras constituyera una contribución financiera, los Estados Unidos no han demostrado que esta supuesta subvención sea específica en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque las mejoras no son específicas para Airbus France, y ni siquiera para todo el grupo de empresas que ocupan la ZAC

[4179] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 944.

[4180] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 941, donde se cita *Final Affirmative Countervailing Duty Determination: Stainless Steel Sheet and Strip in Coils from the Republic of Korea* (Determinación definitiva positiva en materia de derechos compensatorios: Hojas y tiras de acero inoxidable en rollos procedentes de la República de Corea), 64 *Fed. Reg.* 30636, 30648-49 (18 de junio de 1999) ("*Acero inoxidable de Corea*").

[4181] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 941, donde se cita *Acero inoxidable de Corea*, páginas 30648 y 30649. En contra de lo que sugiere el USDOC en el caso *Acero inoxidable de Corea*, la calificación de la medida como de "infraestructura general" no depende de la intención subjetiva de las autoridades públicas (que se sabe que es muy difícil de establecer). *Véase, por ejemplo, Statement of Administrative Action accompanying the Uruguay Round Agreements Act* (Declaración de Acción Administrativa, adjunta a la Ley de los Acuerdos de la Ronda Uruguay), H.R. 5110, H.R. Doc. 316, volumen 1, 103d Congress, 2d sess. (1994), *reimpresa en* 1994 USCCAN 4040, 4242 ("*{I}t has long been established that intent to target benefits is not a prerequisite for a countervailable subsidy* ... ." ("Se ha establecido desde hace tiempo que la intención de buscar beneficios no es un requisito previo para determinar la existencia de una subvención susceptible de compensación.")

[4182] *Acero inoxidable de Corea*, páginas 30648 y 30649.

[4183] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 941.

[4184] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 370.

[4185] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 372.

[4186] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 373.

ICC suprimida donde se indica [***]

Aéroconstellation.[4187] Las Comunidades Europeas señalan que, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC, una subvención es específica cuando "la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas" y observan que la RD901, la RD902 y la RD963 son carreteras públicas a las que puede acceder cualquiera y que la legislación francesa exige que las carreteras departamentales estén abiertas al tráfico público.[4188]

7.1171 Las Comunidades Europeas no parecen discutir las alegaciones de los Estados Unidos sobre las sumas gastadas por las autoridades francesas en las mejoras de las carreteras.

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1172 Para resolver este aspecto de las alegaciones de los Estados Unidos, nos ocupamos primero de la afirmación de las Comunidades Europeas de que el suministro del polígono de la ZAC Aéroconstellation constituye una medida de infraestructura general y, por lo tanto, no es una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. A este respecto, evaluaremos si es apropiado examinar el suministro de las instalaciones de EIG por separado, como sugieren las Comunidades Europeas en su argumento, o como parte integrante de la creación del polígono y su suministro a Airbus y otras empresas, como sugieren los Estados Unidos en su argumento. A continuación examinaremos si las mejoras de las carreteras de acceso que rodean el polígono de la ZAC Aéroconstellation, concretamente la RD901, la RD902 y la RD963, incluidos el Diffuseur de Pinot y los pasos inferiores bajo las pistas de rodadura que conectan la ZAC Aéroconstellation con el aeropuerto de Toulouse-Blagnac por encima de la RD901, constituyen medidas de infraestructura general. Si concluimos que alguna de estas medidas no constituye un suministro de infraestructura general, pasaremos a evaluar la contribución financiera que representa y si otorga un beneficio a Airbus, así como a examinar la referencia apropiada para efectuar la comparación necesaria a fin de determinar la cuestión del beneficio.

Suministro del polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG

Infraestructura general

7.1173 Como hemos concluido *supra*[4189], a nuestro juicio, la determinación de si el suministro de un bien o servicio constituye un suministro de "infraestructura general" no puede realizarse en abstracto, sino que debe tener en cuenta la existencia o ausencia de limitaciones *de jure* o *de facto* al acceso o al uso, así como cualquier otro factor que tienda a demostrar que la infraestructura se proporcionó o no a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades o para su uso exclusivo, incluidos factores relativos a las circunstancias relacionadas con la creación de la infraestructura en cuestión, la consideración del tipo de infraestructura, las condiciones y circunstancias en que se proporciona la infraestructura, los receptores o beneficiarios de la infraestructura y el régimen legal aplicable a esa infraestructura, incluidos los términos y condiciones del acceso a la infraestructura y/o las limitaciones a su uso.

7.1174 Antes de examinar estos factores con respecto al polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG, consideramos procedente determinar si las instalaciones de EIG deben evaluarse como una medida separada, como sugiere el argumento de las Comunidades Europeas.

[4187] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 373.

[4188] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 946, donde se hace referencia a Loi Nº 89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière, Art. L131-2, http://www.legifrance.gouv.fr; Code de la Voirie Routière, Art. L111-1, L131-1, http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/ListeCodes.

[4189] *Véase* el análisis que figura en los párrafos 7.1036 a 7.1044 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

Las Comunidades Europeas no aducen que el suministro de las instalaciones de EIG no constituye una contribución financiera y, por lo tanto, no aducen que el suministro de esas instalaciones constituye infraestructura general. Más bien, el argumento de las Comunidades Europeas con respecto a estas instalaciones es que se arriendan a un precio de mercado a los propietarios de los terrenos de la ZAC, por lo que no hay ningún beneficio para Airbus. Los Estados Unidos, aunque también refutan la afirmación de las Comunidades Europeas de que el arrendamiento de las instalaciones de EIG se realiza a un precio de mercado, consideran que el suministro de la ZAC Aéroconstellation, incluidas las instalaciones de EIG, no es una medida de infraestructura general y constituye una subvención específica para Airbus.

7.1175 A nuestro juicio, las instalaciones de EIG forman parte integrante del polígono Aéroconstellation. De hecho, las propias Comunidades Europeas argumentan que las instalaciones de EIG eran necesarias para el desarrollo del polígono a fin de adaptarlo a su uso previsto por la industria aeronáutica, incluida, en particular, la producción del A380. Así, por ejemplo, las propias Comunidades Europeas afirman que los compradores de los terrenos de la ZAC **[***]**[4190] y que los terrenos de la ZAC no habrían tenido valor para Airbus sin instalaciones de EIG como pistas de rodadura y zonas de servicio para aeronaves, ya que estas instalaciones comunes son indispensables para las operaciones de montaje final del A380 de Airbus France. Además, las propias Comunidades Europeas sostienen que **[***]**.[4191] Por consiguiente, no encontramos ningún fundamento para analizar las instalaciones de EIG separadamente del suministro del polígono Aéroconstellation en su conjunto.[4192]

7.1176 Recordamos nuestra interpretación de la expresión "infraestructura general", en la que concluimos que la expresión "infraestructura **general**", tomada en su sentido corriente y natural, se refiere a infraestructura que no se proporciona o favorece a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades, y que no hay ninguna infraestructura que sea intrínsecamente "general" *per se*.[4193] Por consiguiente, el mero hecho de que el desarrollo de polígonos industriales como la ZAC Aéroconstellation "beneficia a la sociedad en su conjunto" y "refleja políticas legítimas de desarrollo económico", como aducen las Comunidades Europeas [4194], no demuestra que el suministro del polígono en este caso constituya un suministro de infraestructura general. Del mismo modo, el hecho de que la ZAC Aéroconstellation se desarrollara en virtud de la misma legislación que otras ZAC en toda Francia no afecta a nuestro examen de esta cuestión.[4195] Las Comunidades Europeas no aducen,

[4190] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 919, donde se cita la declaración **[***]**, párrafos 5 y 6, CE - Prueba documental 17 (ICC). Las Comunidades Europeas señalan que **[***]** CE - Prueba documental 130 (ICC).

[4191] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 919, donde se hace referencia a la declaración **[***]**, párrafos 4-6, CE - Prueba documental 17 (ICC); ZAC Protocole d'Accord, **[***]**, CE - Prueba documental 130 (ICC) **[***]**.

[4192] Observamos que las Comunidades Europeas afirman, al examinar la cuestión del beneficio, que una referencia de mercado apropiada para el arrendamiento de las instalaciones de EIG es el costo de la deuda de Airbus. Esto se debe a que, según parecen reconocer las Comunidades Europeas, si las autoridades francesas no hubieran creado las instalaciones de EIG, Airbus podría haberlo hecho por su cuenta, ya que son necesarias para sus actividades de producción de la aeronave A380, así como las de las otras empresas que compraron terrenos en la ZAC y participan en la producción de esa aeronave. Lo expuesto avala nuestra opinión de que el suministro del polígono y las instalaciones de EIG deberían examinarse conjuntamente, puesto que es evidente que tanto Airbus como las autoridades francesas consideraban que las instalaciones de EIG formaban parte integrante del polígono.

[4193] *Véase* el análisis que se hace en los párrafos 7.1036 a 7.1044 *supra*.

[4194] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 909.

[4195] Es posible que el suministro de otras ZAC constituya un suministro de infraestructura general, o el suministro de infraestructura que no es general. Como hemos concluido anteriormente, la evaluación de si un suministro de infraestructura es o no "general" debe hacerse en cada caso sobre la base de los hechos particulares de la medida específica en cuestión. Por ello, no nos pronunciaremos sobre la situación de

ICC suprimida donde se indica [***]

como hicieron en relación con la recuperación de tierras en el caso del desarrollo del Mühlenberger Loch, que el desarrollo de terrenos industriales es una "tarea típica de las autoridades públicas como proveedores de infraestructura general"[4196], sino simplemente que la creación de un polígono industrial es una "opción de política legítima".[4197] No discrepamos. Sin embargo, este hecho no permite concluir que el desarrollo del polígono particular en cuestión, la ZAC Aéroconstellation, es una medida de infraestructura general. La concesión de subvenciones específicas[4198] también es una opción de política legítima de los gobiernos, aunque tiene posibles consecuencias en el marco del Acuerdo SMC.

7.1177 A nuestro entender, las Comunidades Europeas no sostienen seriamente que el desarrollo del polígono se llevara a cabo por motivos ajenos a las necesidades de Airbus. No tenemos pruebas que sugieran que las autoridades francesas habrían procedido al desarrollo del polígono y la construcción de las instalaciones de EIG por otra razón que no fuera el hecho de que era conveniente a fin de suministrar un polígono apropiado para la línea de montaje final del A380 de Airbus junto al aeropuerto de Toulouse-Blagnac. En efecto, nos parece evidente que el desarrollo del polígono de la ZAC Aéroconstellation y la construcción de las instalaciones de EIG se llevaron a cabo específicamente para que Airbus pudiera ubicar una línea de montaje final del A380 en un lugar ventajoso, en Francia.[4199] La ZAC Aéroconstellation es un polígono destinado específicamente a actividades relacionadas con la aeronáutica; la venta de terrenos de la ZAC estaba restringida a empresas de la industria aeronáutica y los compradores son empresas dedicadas específicamente al montaje y las pruebas del A380.[4200] Las instalaciones de EIG son, como las propias Comunidades Europeas aducen, necesarias para el funcionamiento eficaz y efectivo de las operaciones de montaje del A380 para las que se desarrolló el polígono, así como para otras actividades relacionadas con la aeronáutica realizadas en el polígono. Además, no aceptamos la opinión de las Comunidades Europeas de que Airbus compró terrenos industriales "no diferenciados" y de que hay terrenos similares en toda Europa. Para nosotros es evidente que el polígono de la ZAC Aéroconstellation fue,

---

otras ZAC que no sean la ZAC Aéroconstellation, que es la que se nos ha pedido que examinemos en la presente diferencia.

[4196] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 775.

[4197] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 923.

[4198] Excepto las subvenciones prohibidas en virtud del artículo 3.

[4199] De hecho, las Comunidades Europeas aducen que la decisión de Airbus de establecer dos instalaciones de montaje del A380 en lugar de la instalación única en Toulouse prevista inicialmente hizo que **[***]**, lo que implicaba que el polígono de la ZAC Aéroconstellation era el lugar más ventajoso. CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1079. *Véase también Les élus toulousains réservent un site pour la chaîne d'assemblage de l'Airbus géant*, Les Echos, Nº 17994, 28 de septiembre de 1999 ("Este proyecto constituye una alternativa creíble y atractiva a la solución prevista por Aérospatiale-Matra para la integración del Airbus A3XX a la que es candidata la ciudad de Toulouse.") Estados Unidos - Prueba documental 205; Airbus, comunicado de prensa, *Airbus' A380 Final Assembly Facility inaugurated by French President*, 16 de julio de 2000, Estados Unidos - Prueba documental 200; http://www.aeroconstellation.com, "Le Programme Constellation, Quelques Chiffres, La ZAC AéroConstellation", Estados Unidos - Prueba documental 201.

[4200] La Prueba documental 218 presentada por los Estados Unidos contiene extractos del mapa interactivo que figura en el sitio Web de Grand Toulouse, http://www.grandtoulouse.org/admin/upload/fichier/aeroconstellation/aeroconstellation.htm, donde se describen las empresas, instalaciones y actividades previstas para el polígono. El plano muestra que estas instalaciones consisten, además de en el "pôle logistique", donde se reciben y almacenan las partes de las aeronaves, en la gran nave de montaje de Airbus y las terminales exteriores para realizar las pruebas finales de la aeronave A380; un edificio para la Société Capelle, encargada del transporte por carretera de las partes del fuselaje del A380; una estación de suministro de combustible (Exxon); un edificio para Air France Industries, dedicada al mantenimiento de aeronaves y motores; un edificio para STTS, que pinta e impermeabiliza las aeronaves; galerías subterráneas que unen diversos sectores y albergan los sistemas de calefacción, apagado de incendios, aire comprimido, comunicaciones, etc.; y pistas de rodadura que conectan las diversas zonas del polígono entre sí y el polígono al aeropuerto de Toulouse-Blagnac.

ICC suprimida donde se indica [***]

desde el principio, adaptado exclusivamente a las necesidades de Airbus, desde su situación próxima y conectada al aeropuerto de Toulouse-Blagnac hasta las muy específicas instalaciones de EIG.

7.1178 No dudamos de que las autoridades francesas consideraban que, al desarrollar el polígono Aéroconstellation, actuaban en aras del interés público. No obstante, este interés no basta para demostrar que el proyecto, que abarca desde la conversión de terrenos agrícolas en un polígono industrial hasta la construcción de las instalaciones de EIG, constituye un suministro de infraestructura general. Como hemos señalado anteriormente, en cualquier caso siempre es probable que las autoridades públicas tengan razones de política pública para gastar fondos públicos. Sin embargo, cuando las circunstancias de esos gastos demuestran que se destinaron a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades o a su uso exclusivo por éstas, no consideramos que pueda constatarse que se trata de una medida de infraestructura "general".

7.1179 Las Comunidades Europeas no formulan ningún otro argumento con respecto al polígono de la ZAC Aéroconstellation que pueda sugerir que no se creó y proporcionó específicamente para su utilización por Airbus, sus proveedores y las empresas asociadas a la industria aeronáutica, inicialmente para el montaje y las pruebas de la aeronave A380. Las circunstancias que rodean el desarrollo del polígono, incluida la limitación de su uso como "parc d'activités aéronautiques", y la relación entre la compra del terreno y la participación necesaria en el arrendamiento de las instalaciones de EIG, indican claramente que el desarrollo de la ZAC Aéroconstellation, incluidas las instalaciones de EIG, se hizo para atender las necesidades de Airbus y, en particular, sus necesidades en relación con el montaje y las pruebas de la aeronave A380. Teniendo en cuenta estos hechos, llegamos a la conclusión de que la creación y el suministro del polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG no constituyen una medida de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, pasamos a examinar si la contribución financiera de las autoridades francesas a este respecto otorgó un beneficio a Airbus.

Beneficio

7.1180 Los Estados Unidos sostienen que el suministro del polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG otorga un beneficio a Airbus porque i) las autoridades francesas vendieron los terrenos por una remuneración inferior a la adecuada y ii) las autoridades están arrendando las instalaciones de EIG a Airbus por una remuneración inferior a la adecuada.[4201]

7.1181 Recordamos que el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no define la noción de "beneficio". No obstante, está firmemente establecido que una "contribución financiera" otorgará un "beneficio" a un receptor cuando coloque a ese receptor en una posición más ventajosa que la que habría tenido si no hubiera existido la "contribución financiera".[4202] En *Canadá - Aeronaves*, tanto el Grupo Especial que examinó el asunto como el Órgano de Apelación consideraron que la base para realizar esta comparación era el mercado. Así, el Grupo Especial observó lo siguiente:

> "sólo se conferirá un 'beneficio', es decir, una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado".[4203]

[4201] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 464.

[4202] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112, citado con aprobación en el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 149.

[4203] Informe del Grupo Especial, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 9.112; informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas compensatorias sobre determinados productos de las CE*, párrafo 102.

ICC suprimida donde se indica [***]

Del mismo modo, el Órgano de Apelación explicó lo siguiente:

> "el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un 'beneficio', porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una 'contribución financiera' pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado".[4204]

7.1182 Por consiguiente, se otorgará un beneficio cuando se conceda una contribución financiera a un receptor en condiciones más favorables que las que habría podido obtener en el mercado. En el contexto de una contribución financiera en forma de suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructura general, consideramos que la cuestión que debe abordarse para resolver la cuestión del beneficio es si en ese momento un agente del mercado habría suministrado al receptor el bien o servicio en los mismos términos y condiciones que el suministro de que se trate realizado por el gobierno.

7.1183 En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos determinaron el supuesto costo del polígono Aéroconstellation y las instalaciones de EIG sobre la base de información a disposición del público porque, según señalaron, las Comunidades Europeas y Francia se habían negado, durante el proceso del Anexo V, a facilitar la información solicitada sobre el polígono, que consistía en una copia del acuerdo en el que las autoridades nacionales y regionales francesas acordaban desarrollar el polígono, una descripción detallada del proyecto de desarrollo del polígono, una lista de las medidas adoptadas y los costos asumidos por las autoridades francesas para desarrollar el polígono, información sobre los términos y condiciones de las adquisiciones de solares del polígono por Airbus o cualquier otra entidad, e información sobre la utilización del polígono por Airbus.[4205] Los Estados Unidos sostienen que cabe lógicamente deducir de estas negativas que la información habría respaldado su alegación de que la medida es una subvención específica. Los Estados Unidos sugieren que el Grupo Especial infiera esa conclusión lógica.[4206] Además, los Estados Unidos afirman que, en esta situación, estaría justificado que el Grupo Especial, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, sacara la conclusión desfavorable de que la información retenida demuestra que la medida es una subvención específica, y piden respetuosamente al Grupo Especial que así lo haga.[4207] Los Estados Unidos sostienen que, habida cuenta de que las Comunidades Europeas y Francia se negaron a facilitar información sobre los términos y condiciones del arrendamiento y los términos y condiciones de arrendamientos comerciales similares, no es posible calcular la cuantía exacta del beneficio para Airbus.[4208]

7.1184 En el párrafo 7 del Anexo V se establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no facilitaron la información solicitada sobre el polígono Aéroconstellation durante el proceso del Anexo V, en el curso de las actuaciones de este Grupo Especial han presentado alguna información, en particular sobre el precio pagado por los compradores por los terrenos de la ZAC y sobre una valoración de esos terrenos realizada por Atisreal. No obstante, no han proporcionado ninguna información sobre los costos asociados al desarrollo del polígono. Tampoco han refutado las alegaciones de los Estados Unidos

[4204] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.

[4205] Preguntas 56-72 formuladas por el Facilitador a las Comunidades Europeas, Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC); CE, respuestas a las preguntas 56-72 del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

[4206] Entendemos que esta posición no se refiere al desarrollo de las carreteras.

[4207] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 480.

[4208] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 476.

ICC suprimida donde se indica [***]

con respecto a esos costos o los costos asociados a la creación de las instalaciones de EIG y las condiciones de su arrendamiento. Por consiguiente, si bien en este caso no nos enfrentamos a una situación en la que una parte no ha proporcionado ningún elemento de la información solicitada, gran parte de la información que se nos ha presentado sobre la cuestión del beneficio consiste en alegaciones de hecho de los Estados Unidos basadas en información pública que no han sido impugnadas por las Comunidades Europeas. En la medida en que la utilización de esa información puede resultar desfavorable para la posición de las Comunidades Europeas en la presente diferencia, consideramos que dicha utilización, que no es una conclusión desfavorable en sí misma, está enteramente justificada. Asimismo, en la medida en que la información a disposición de los Estados Unidos y presentada en apoyo de sus argumentos es insuficiente, consideramos que las conclusiones favorables a la opinión de los Estados Unidos están justificadas en la medida necesaria para alcanzar conclusiones, habida cuenta de la falta de cooperación de las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V.

7.1185 Las Comunidades Europeas sostienen que el argumento de los Estados Unidos sobre el beneficio otorgado por el suministro de terrenos de la ZAC se basa efectivamente en el criterio del "costo para el gobierno", ya que parte de la premisa de que, independientemente del precio de mercado de los terrenos para usos industriales de la zona, Airbus France debería haber pagado un precio suficiente para que el Gobierno recuperara los costos que asumió en el desarrollo de la ZAC. Dado que el Órgano de Apelación ha rechazado el criterio del "costo para el gobierno", las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que haga lo mismo en la presente diferencia.[4209]

7.1186 Los Estados Unidos no discuten la premisa básica de que el costo para el gobierno no constituye una base adecuada para evaluar el beneficio, pero sí aducen, como lo hicieron con respecto al proyecto del Mühlenberger Loch, que, para determinar la cuantía de cualquier beneficio, es procedente tomar en consideración la suma total invertida por las autoridades francesas. Los Estados Unidos sostienen que el propietario comercial de los terrenos en los que se desarrolló la ZAC Aéroconstellation habría vendido los terrenos en el estado en que estaban, es decir, en su estado puramente agrícola, o bien, al convertir los terrenos en un polígono industrial, habría pedido un rendimiento comercial sobre su inversión, además de un precio que reflejara el valor de los terrenos. Por consiguiente, el argumento de los Estados Unidos es que, para determinar la referencia basada en el mercado adecuada a fin de evaluar la existencia de un beneficio, es preciso tomar en consideración la cuantía de la inversión. Además, los Estados Unidos aducen que los 158 millones de euros invertidos en acondicionar el polígono son similares a una donación, ya que las autoridades francesas destinaron fondos a crear un polígono que de otro modo habría tenido que crear la propia Airbus.[4210]

7.1187 Ya hemos rechazado la opinión de las Comunidades Europeas de que el suministro del polígono Aéroconstellation constituyó una medida de infraestructura general. Los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el precio de los terrenos de la ZAC Aéroconstellation no abordan la cuestión de la suma invertida en convertir terrenos puramente agrícolas en terrenos aptos para usos industriales, sino que se centran en el precio de mercado de los terrenos para usos industriales en la región y en el hecho de que todos los compradores pagaron el mismo precio por hectárea por los terrenos de la ZAC. No obstante, ninguno de estos argumentos aborda directamente la cuestión que se nos plantea en el presente caso. Como concluimos con respecto al proyecto del Mühlenberger Loch[4211], consideramos que la base pertinente para evaluar si se ha otorgado un beneficio a Airbus es la inversión realizada por las autoridades francesas en el desarrollo del polígono a fin de adaptar los terrenos a usos industriales.

[4209] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 935.
[4210] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 468.
[4211] *Véase* el párrafo 7.1093 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1188 Como se ha explicado anteriormente, esto no constituye, como aducen las Comunidades Europeas, una determinación de la cuantía del beneficio basada en el costo para el gobierno. Más bien, refleja simplemente, en las circunstancias particulares de este caso, la base sobre la que un agente del mercado determinaría el precio que debe pedirse por el terreno que se va a vender y, por lo tanto, la referencia "de mercado" apropiada. En nuestra opinión, sobre la base de las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas, las "condiciones reinantes en el mercado" en la región habrían dado lugar a un precio de venta de los terrenos de la ZAC Aéroconstellation que habría sido insuficiente para ofrecer un rendimiento adecuado que permitiera recuperar la inversión en el desarrollo de los terrenos para usos industriales. Por ello, a nuestro juicio, un promotor comercial de terrenos no habría realizado el proyecto. En estas circunstancias, estimamos que aducir, como hacen las Comunidades Europeas, que el precio de mercado de terrenos acondicionados para usos industriales es la referencia adecuada para determinar si se ha otorgado un beneficio daría lugar a una completa elusión del objetivo fundamental de la disciplina sobre subvenciones del Acuerdo SMC. En opinión de las Comunidades Europeas, cuanto más distorsione una contribución financiera de un gobierno la asignación de recursos que de otro modo produciría el mercado, menos podrá constatarse que se trata de una subvención. Este no es un resultado aceptable, ya que tergiversa un objetivo fundamental del Acuerdo SMC.

7.1189 Las Comunidades Europeas afirman que el rendimiento para el gobierno no se limita al precio de compra de los terrenos, sino que puede incluir "otras formas" de remuneración, como el aumento de los ingresos fiscales y del empleo, que pueden hacer que esté dispuesto a incurrir en lo que parece una pérdida al proporcionar los terrenos en cuestión.[4212] No estamos de acuerdo. En primer lugar, las Comunidades Europeas no han aportado ninguna prueba que demuestre la posibilidad de que existan esas otras formas de remuneración en este caso, ni de que cualquiera de esas otras formas de remuneración marcaría la diferencia entre la suma invertida por las autoridades francesas en el desarrollo de los terrenos para adaptarlos a su uso por la industria aeronáutica, incluida la inversión en las instalaciones de EIG, y el precio de venta de los terrenos y la renta de las instalaciones de EIG. Y, lo que es más importante, no consideramos que la posibilidad de que aumenten los ingresos fiscales o el empleo tenga pertinencia alguna para evaluar si una contribución financiera de un gobierno otorga un beneficio al receptor. Como hemos señalado anteriormente, cabe prever que las autoridades gubernamentales tengan un objetivo de política pública al hacer una contribución financiera; el aumento de los ingresos fiscales y del empleo podría figurar entre los factores tomados en consideración al decidir si una contribución financiera concreta del gobierno es de interés público. Pero el hecho de que esa contribución sea de interés público, por ejemplo porque el gobierno, o la localidad, o el público en general puedan beneficiarse de ella, simplemente no influye en si el receptor de esa contribución financiera se beneficia de ésta, que es la cuestión que se nos plantea en este caso. Si una contribución financiera otorga un beneficio al receptor, constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. El hecho de que otros, como el público en general, también puedan beneficiarse, no altera esa conclusión.

7.1190 Por último, como se ha explicado anteriormente, consideramos adecuado examinar el suministro del polígono Aéroconstellation conjuntamente con el suministro de las instalaciones de EIG. Es evidente, y las Comunidades Europeas no aducen lo contrario, que ni el precio pagado por Airbus por los terrenos de la ZAC Aéroconstellation ni la renta de las instalaciones de EIG proporcionan una tasa de rendimiento de mercado sobre la inversión realizada por las autoridades francesas en el desarrollo del polígono, incluidas las instalaciones de EIG. Por consiguiente, el hecho de que el arrendamiento de las instalaciones de EIG sea acorde a una referencia de mercado no impide que el suministro del polígono, incluidas las instalaciones de EIG, otorgue un beneficio sustancial a Airbus. Por lo tanto, concluimos que el suministro de la ZAC Aéroconstellation, incluidas las instalaciones de EIG, constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[4212] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 389.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1191 Las Comunidades Europeas no discuten las alegaciones de especificidad de los Estados Unidos, aparte de aducir que la medida constituye infraestructura general, una opinión que hemos rechazado. Si bien es cierto que Airbus no es el único ocupante de la ZAC o usuario de las instalaciones de EIG, está claro que es el principal beneficiario, ya que todos los compradores de terrenos de la ZAC son proveedores o contratistas relacionados con las actividades de Airbus en la producción de LCA, en particular el A380. Además, la ZAC está diseñada específicamente como un polígono para actividades relacionadas con la aeronáutica y la venta de terrenos (y consiguiente utilización de las instalaciones de EIG) está restringida a empresas de la industria aeronáutica. Por lo tanto, consideramos que el suministro de la ZAC, incluidas las instalaciones de EIG, es específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

Suministro de carreteras

7.1192 Recordamos una vez más nuestra interpretación de la expresión "infraestructura general", en la que concluimos que la expresión "infraestructura **general**", tomada en su sentido corriente y natural, se refiere a infraestructura que no se proporciona o favorece a una sola entidad o a un grupo limitado de entidades, y que no hay ninguna infraestructura que sea intrínsecamente "general" *per se*.[4213] En el contexto de las mejoras de las carreteras que en este caso supuestamente constituyen subvenciones, los Estados Unidos aducen que las mejoras de la RD901, la RD902 y la RD963 fueron activadas exclusivamente o modificadas considerablemente como consecuencia del desarrollo del polígono de la ZAC Aéroconstellation, y que esas mejoras se introdujeron para el uso de Airbus y sus proveedores en la ZAC Aéroconstellation. En apoyo de esta posición, los Estados Unidos se basan en el hecho de que las mejoras facilitan el acceso al polígono Aéroconstellation en dos puntos, en el perímetro norte desde la RD963 y en el perímetro este desde la RD902, y en que la construcción de pasos inferiores en el perímetro sur de la RD901 permite conectar las pistas de rodadura del polígono Aéroconstellation con el aeropuerto de Toulouse-Blagnac.[4214] Los Estados Unidos afirman que el acceso en los perímetros norte y este está destinado al uso exclusivo de Airbus y sus proveedores, mientras que las pistas de rodadura son utilizadas principalmente por Airbus.

7.1193 Las Comunidades Europeas nos han presentado pruebas de que las autoridades locales estaban estudiando la mejora de las carreteras de la zona, incluidas la RD901, la RD902 y la RD963, en 1998, antes de que se decidiera desarrollar el polígono de la ZAC Aéroconstellation en septiembre de 1999.[4215] Por consiguiente, aunque parece que los detalles concretos de las mejoras y el calendario de las obras se vieron influidos por la decisión de desarrollar el polígono Aéroconstellation, no podemos estar de acuerdo con los Estados Unidos en que las mejoras de las carreteras que impugnan fueran "activadas" por ese desarrollo.

7.1194 Tampoco compartimos la opinión de los Estados Unidos de que esas mejoras estén destinadas al uso exclusivo de Airbus y sus proveedores ubicados en el polígono. Aun suponiendo que los Estados Unidos tengan razón al afirmar que Airbus y las otras empresas aeroespaciales que ocupan el polígono Aéroconstellation son los usuarios principales o predominantes de las mejoras de las carreteras, es evidente que no existen restricciones o limitaciones expresas o tácitas al uso de las carreteras o cualquier parte de éstas. Con arreglo a la legislación francesa, están abiertas a todo tipo

[4213] *Véanse* los párrafos 7.1035 a 7.1044 *supra*.

[4214] Aunque no se desprende claramente de los argumentos, entendemos que las propias pistas de rodadura forman parte del desarrollo del polígono de la ZAC en sí, incluidas las instalaciones de EIG, y no de las mejoras de las carreteras. Naturalmente, es evidente que un polígono de montaje de aeronaves necesita pistas de rodadura que lo unan al aeropuerto o, en general, a una pista de aterrizaje, y dada la existencia de una carretera de circunvalación, deberán crearse pasos a desnivel o pasos inferiores o elevados que permitan la circulación por la carretera. Por lo tanto, el elemento de las carreteras, los pasos inferiores y los "puentes" de las pistas de rodadura están inextricablemente unidos.

[4215] CE - Prueba documental 126. *Véase también* Estados Unidos - Prueba documental 201, página 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

de tráfico. Además, de hecho su uso no está limitado a Airbus o las demás empresas que ocupan el polígono, sino que las mejoras de las carreteras, como las propias carreteras, permiten el paso del tráfico y el acceso a otros puntos de la región y otras regiones. Las Comunidades Europeas observan, y los Estados Unidos no lo discuten, que la RD901 y la RD902 son ejes de transporte fundamentales para la región. El Diffuseur de Pinot, la rotonda por la que se accede al polígono Aéroconstellation desde el este, también da acceso a la ZAC Andromède, ubicada justo enfrente de la entrada al polígono de la ZAC Aéroconstellation.[4216] Del mismo modo, aunque los pasos inferiores en el perímetro sur permiten el acceso de las aeronaves montadas en el polígono al aeropuerto de Toulouse-Blagnac, también permiten que el tráfico de la RD901 pueda seguir circulando libremente.

7.1195 A diferencia del caso de un polígono industrial desarrollado para un fin particular y para el uso de una empresa o industria concretas, en el caso de carreteras de acceso y uso públicos que forman parte de la red general de carreteras de una región, harían falta pruebas muy sólidas para apoyar la conclusión de que las mejoras de esas carreteras no constituyen infraestructura general. El simple hecho de que algunos usuarios puedan beneficiarse de esas mejoras de forma más directa o inmediata que otros no es suficiente, a nuestro juicio, a este respecto. Asimismo, no está claro que las empresas que ocupan el polígono Aéroconstellation utilicen las mejoras de las carreteras más que otro tipo de tráfico, puesto que las carreteras y rotondas en cuestión forman parte de la red general de carreteras que facilitan y/o mejoran el acceso a todos los puntos de la región, incluidas las otras ZAC y el propio aeropuerto. Por lo tanto, es probable que personas y empresas de toda la región utilicen las carreteras mejoradas en un grado similar. Simplemente no consideramos que los Estados Unidos hayan presentado pruebas suficientes para demostrar que las mejoras de las carreteras se destinaron exclusivamente a Airbus y/o empresas ubicadas en el polígono de la ZAC Aéroconstellation o para su uso exclusivo por éstas.

7.1196 Concluimos por lo tanto que las mejoras de las carreteras impugnadas por los Estados Unidos en este asunto constituyen el suministro por las autoridades francesas de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, no hay ninguna contribución financiera de un gobierno en relación con estas mejoras de las carreteras, y no constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. No seguiremos examinando estas medidas en la presente diferencia.

f) Donaciones regionales

i) Argumentos de las partes

7.1197 Estas medidas se refieren a las donaciones para la construcción de instalaciones de fabricación y montaje proporcionadas por el Estado federado alemán de Baja Sajonia y el Gobierno de Alemania a Airbus en Nordenham, Alemania; las donaciones proporcionadas por gobiernos locales y regionales y el Gobierno nacional de España, en algunos casos con apoyo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, a Airbus en Sevilla, La Rinconada, Illescas (Toledo), El Puerto de Santa María y Puerto Real en España; y las donaciones proporcionadas por el Gobierno de Gales a Airbus en Broughton, Gales.[4217] Los Estados Unidos afirman que estas donaciones son específicas para Airbus en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC[4218] y del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC[4219]

[4216] Estados Unidos - Prueba documental 203, página 3.
[4217] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 486.
[4218] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 489 (Nordenham); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 491-493 (Broughton).
[4219] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 495, 497, 499, 501, 503, 505, 507, 509, 511 y 513 (donaciones de España).

ICC suprimida donde se indica [***]

porque se otorgaron a "determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante".

7.1198 Los Estados Unidos señalan que, durante el proceso del Anexo V, el Facilitador pidió a las Comunidades Europeas y a los Gobiernos participantes en Airbus que facilitaran numerosas categorías de información sobre cada una de las donaciones mencionadas *supra*, incluida la cuantía de la donación; las razones de su aprobación; sus términos y condiciones; el uso que dio Airbus a los fondos; y todos los acuerdos o demás documentos que constituyen la base jurídica de la donación, pero que las Comunidades Europeas se negaron a facilitar la información solicitada por el Facilitador. Los Estados Unidos afirman que cabe lógicamente deducir de esta negativa que la información habría respaldado su alegación de que las medidas eran subvenciones específicas, y sugieren que el Grupo Especial infiera esa conclusión lógica. Asimismo, los Estados Unidos consideran que ésta parece ser una situación en que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, estaría justificado que el Grupo Especial sacara la conclusión desfavorable de que la información retenida demuestra que las medidas son subvenciones específicas y los Estados Unidos piden que el Grupo Especial saque esa conclusión.[4220]

7.1199 Las Comunidades Europeas aducen que, con arreglo al párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC, se considerarán específicas las subvenciones que se limiten a *determinadas* empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante (las cursivas y el subrayado son de las Comunidades Europeas).[4221] Las Comunidades Europeas afirman que, *a contrario*, parece que una subvención a la que tengan acceso *todas* las empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante no sería específica.[4222] Por lo tanto, según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos se equivocan al alegar que el párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC convierte en específicos todos los programas de ayudas regionales *per se* sin determinar si su acceso se limita o no a *determinadas* empresas situadas en las regiones designadas.[4223]

7.1200 Las Comunidades Europeas apoyan su opinión, además de en su análisis sintáctico del texto del párrafo 2 del artículo 2, en la historia de la negociación del artículo 2. Aducen que la propuesta del párrafo 1 d) del artículo 2 del Proyecto de texto del Presidente de fecha 6 de noviembre de 1990 habría hecho que todas las subvenciones otorgadas por autoridades subfederales fueran específicas, aunque tuvieran acceso a la subvención todas las empresas del territorio de la autoridad:

> "Una subvención a la que tengan acceso todas las empresas situadas en una región geográfica designada al efecto será específica, sea cual fuere el carácter de la autoridad otorgante." (sin subrayar en el original)[4224]

Las Comunidades Europeas afirman que esta disposición terminó convirtiéndose en el párrafo 2 del artículo 2, que prescinde de la idea de que la designación de una región geográfica por sí sola da lugar a la especificidad. En cambio, según las Comunidades Europeas, existe la limitación adicional de que esa ayuda regional debe "limit[arse] a determinadas empresas", que establece que los programas de

[4220] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 514.
[4221] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 733.
[4222] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 733.
[4223] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 737.
[4224] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 735, donde se cita el Proyecto de texto del Presidente, 2 de noviembre de 1990, MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2, página 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

ayuda regionales a los que tienen acceso todas las empresas situadas en una región designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante no son específicos.[4225]

7.1201 Como se ha señalado, las Comunidades Europeas afirman que los programas de ayuda regionales de los que pueden beneficiarse todas las empresas (como algo distinto de determinadas empresas) en regiones designadas no son específicos con arreglo a una lectura *a contrario sensu* del párrafo 2 del artículo 2. A juicio de las Comunidades Europeas, aunque los programas de ayuda regionales fueran específicos con arreglo al párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, esos programas podrían no ser específicos en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2.[4226] Por lo tanto, las Comunidades Europeas afirman que, aunque se constatara que una subvención regional es específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2, sin embargo ésta podría no ser específica en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Es decir, las Comunidades Europeas perciben la existencia de una relación jerárquica por la que una constatación de no especificidad con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 2 prevalece sobre una constatación de especificidad con arreglo al párrafo 2 del artículo 2. Las Comunidades Europeas añaden que la prueba decisiva es si el programa cumple el elemento de los "criterios ... objetivos" del párrafo 1 b) del artículo 2 y sostienen que los programas regionales en cuestión efectivamente cumplen ese elemento, por lo que ninguna de las donaciones impugnadas constituye una subvención específica.[4227]

7.1202 Los Estados Unidos rechazan la interpretación del artículo 2 del Acuerdo SMC propuesta por las Comunidades Europeas, al considerar que se basa en dos proposiciones erróneas. Los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas incurren en error al aducir que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 2, una subvención sólo es específica si se limita a un subconjunto de empresas situadas en una región geográfica designada, y al aducir que una subvención que es específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 puede no obstante declararse no específica en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 2.[4228] Los Estados Unidos aducen que la interpretación de las Comunidades Europeas no encuentra apoyo en el texto de la disposición, entendido en el contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo SMC, ni en la historia de la negociación del párrafo 2 del artículo 2 ni en la práctica de las Comunidades Europeas en el marco de su propia legislación en materia de derechos compensatorios.[4229]

ii) Argumentos de los terceros

Australia

7.1203 Australia discrepa de la opinión de las Comunidades Europeas de que una subvención a la que tienen acceso todas las empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante no es específica.[4230] En referencia al argumento de las Comunidades Europeas de que el párrafo 2 del artículo 2 requiere una doble prueba que exige evaluar en primer lugar si la subvención está limitada a una región geográfica designada y en segundo lugar si la subvención está limitada a determinadas empresas situadas en esa región geográfica designada[4231], Australia señala

[4225] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 736.
[4226] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 739.
[4227] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 740.
[4228] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 373.
[4229] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 374.
[4230] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 55, donde se hace referencia a CE, Primera comunicación escrita, párrafo 733.
[4231] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 56, donde se hace referencia a CE, Primera comunicación escrita, párrafos 733-737.

ICC suprimida donde se indica [***]

que la aplicación de esa doble prueba a la especificidad regional hace difícil prever una situación regulada por el párrafo 2 del artículo 2 que no lo esté ya por el párrafo 1 a) del artículo 2.[4232]

Japón

7.1204 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, el Japón afirma que la primera oración del párrafo 2 del artículo 2 confirma que una subvención otorgada por un gobierno local recibe el mismo trato que una subvención otorgada por un gobierno central si la subvención otorgada por el gobierno local es específica. Por consiguiente, a juicio del Japón, el párrafo 1 a) del artículo 2 abarca situaciones previstas en la primera oración del párrafo 2 del artículo 2.[4233]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

Antecedentes fácticos

7.1205 Con respecto a las alegaciones de los Estados Unidos sobre las donaciones regionales en Alemania, España y Gales, observamos que, excepto lo que se indica de manera específica *infra*, las Comunidades Europeas no discuten las alegaciones de hecho de los Estados Unidos sobre las fechas, cuantías y receptores de las donaciones.

Nordenham

7.1206 Las Comunidades Europeas reconocen que, el 14 de mayo de 2002, el gobierno del Estado federal alemán de Baja Sajonia concedió a Airbus una donación, cofinanciada con cargo al presupuesto de la UE y al presupuesto federal especial "*Gemeinschaftsaufgabe*", de 6 millones de euros para la ampliación del centro de fabricación de Airbus Deutschland existente en Nordenham.[4234] Según las Comunidades Europeas, la donación se concedió porque contribuía a mejorar la infraestructura económica de una región que se enfrentaba a dificultades estructurales y porque creaba nuevos puestos de trabajo y cumplía los requisitos tanto del Objetivo 2 del Fondo Europeo de Desarrollo Regional ("FEDER") de la UE como del Programa Marco Nº 31 de Alemania.[4235] Las Comunidades Europeas reconocen que, en el marco tanto del amplio programa regional de la UE como del "*Gemeinschaftsaufgabe*" alemán, sólo tienen derecho a recibir la donación las empresas situadas en zonas designadas específicamente.[4236]

Sevilla, La Rinconada, Illescas (Toledo), El Puerto de Santa María, Puerto Real

7.1207 Las Comunidades Europeas reconocen la concesión en 2001 de una donación de 2,2 millones de euros a las instalaciones de EADS-CASA en Tablada (Sevilla) y la concesión de una donación de 814.000 euros vinculada a una inversión en las instalaciones de EADS CASA en San Pablo (Sevilla).[4237] Las Comunidades Europeas también reconocen que, en marzo de 2003, el Ministerio de

[4232] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 56.
[4233] Respuesta del Japón a la pregunta 5 del Grupo Especial a los terceros.
[4234] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 881.
[4235] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 895.
[4236] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 897.
[4237] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 949. Los Estados Unidos señalaron que esta donación se destinó a las instalaciones de EADS CASA en La Rinconada. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 494. No consideramos que esto menoscabe la idoneidad de las alegaciones de los Estados Unidos con respecto a esta donación.

ICC suprimida donde se indica [***]

Economía español donó 37,9 millones de euros a Airbus España para su planta de Illescas (Toledo).[4238]

7.1208 Las Comunidades Europeas reconocen asimismo que el Ministerio de Economía español donó 5,9 millones de euros a EADS CASA para invertir en unas nuevas instalaciones en El Puerto de Santa María y aprobó una donación de 13,1 millones de euros para las instalaciones de Airbus España en Puerto Real.[4239] El fundamento jurídico de todas estas donaciones fue la Ley española 50/1985 de Incentivos regionales para la corrección de desequilibrios económicos interterritoriales y, en lo que respecta a la parte cofinanciada en Toledo, el reglamento del FEDER.[4240]

7.1209 Las Comunidades Europeas reconocen además que, en julio de 2001, el Gobierno regional de Andalucía concedió una donación de 8,6 millones de euros a las instalaciones de EADS CASA en El Puerto de Santa María y, en julio de 2002, concedió otra donación de 35,7 millones de euros a EADS CASA para sus nuevas instalaciones en Sevilla.[4241] El fundamento jurídico de estas donaciones fue la Orden de 10 de marzo de 2000. Las Comunidades Europeas reconocen que, en julio de 2003, el Gobierno regional de Andalucía concedió una donación de 17,5 millones de euros, cofinanciada por el FEDER, a Airbus España para las instalaciones de Puerto Real en el marco de un programa regional andaluz para las zonas más deprimidas y del FEDER.[4242]

7.1210 Por último, las Comunidades Europeas reconocen que, en marzo de 2004, el Gobierno regional de Castilla-La Mancha, en el marco de un programa de ayudas regional para toda la región de Castilla-La Mancha, concedió una donación de 7,6 millones de euros, cofinanciada por el FEDER, con respecto a una inversión en la planta de Airbus España en Illescas, Toledo.[4243]

7.1211 Las Comunidades Europeas refutan la concesión por el Gobierno español de una donación de 43,1 millones de euros a EADS CASA para las instalaciones de La Rinconada en julio de 2003 y afirman que no existen tales instalaciones de EADS CASA en La Rinconada.[4244] Las Comunidades Europeas sostienen que EADS CASA recibió la donación de 43,1 millones de euros en relación con la construcción de unas nuevas instalaciones en la zona de Sevilla, y no en La Rinconada.[4245] Las Comunidades Europeas reconocen que en, octubre de 2004, el Gobierno regional de Andalucía concedió una donación de 61,9 millones de euros para las nuevas instalaciones de EADS CASA en Sevilla.[4246] No obstante, afirman que EADS destinó los fondos de esta donación a fines no relacionados con las LCA de Airbus.[4247]

[4238] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 950.
[4239] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 952 y 953.
[4240] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 949-954.
[4241] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 955. Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos atribuyen erróneamente la cuantía de esta última donación a La Rinconada. Sin embargo, los Estados Unidos afirmaron que esta donación estaba relacionada con las instalaciones de EADS CASA en Sevilla. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 506.
[4242] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 957.
[4243] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 959.
[4244] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 951.
[4245] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 951.
[4246] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 958, y CE - Prueba documental 140 (ICC). Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos atribuyen erróneamente el importe de esta última donación a La Rinconada. Sin embargo, los Estados Unidos señalaron que esta donación se concedió en relación con las "instalaciones en Sevilla/La Rinconada" de EADS CASA. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 512.
[4247] Concretamente, las Comunidades Europeas afirman que los fondos de la donación se destinaron a **[***]**. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 958.

ICC suprimida donde se indica [***]

Broughton, Gales

7.1212 Las Comunidades Europeas reconocen que, en 2000, el Gobierno de Gales concedió dos donaciones, de 4,9 millones y 14,6 millones de libras esterlinas, a Airbus UK en relación con sus instalaciones de Broughton, Gales.[4248]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

Existencia de una subvención con arreglo al artículo 1 del Acuerdo SMC

7.1213 En la medida en que las Comunidades Europeas no han rebatido las alegaciones de hecho de los Estados Unidos, como se indica *supra*, consideramos que, con respecto a cada una de las medidas descritas en los párrafos 7.1206 a 7.1212 *supra*, los Estados Unidos han acreditado *prima facie* que existe una subvención con arreglo al artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no niegan que todas estas medidas consistieron en donaciones en efectivo en beneficio de Airbus, salvo la donación realizada en octubre de 2004 por el Gobierno regional de Andalucía, que examinamos a continuación. Las Comunidades Europeas tampoco niegan que esas medidas constituyan subvenciones.

7.1214 Antes de abordar la cuestión de si la donación realizada en octubre de 2004 por el Gobierno regional de Andalucía es específica con arreglo al artículo 2 del Acuerdo SMC, debemos resolver determinadas cuestiones de hecho en el marco del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no niegan que esta medida consiste en una transferencia directa de fondos que otorga un beneficio, pero sí rebaten la alegación de los Estados Unidos de que la donación otorgó un beneficio al producto subvencionado, las grandes aeronaves civiles. Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han establecido como cuestión de hecho que esta donación beneficie a las actividades de Airbus España relacionadas con grandes aeronaves civiles y afirman que se destinó a las instalaciones de EADS CASA en Sevilla/La Rinconada y se utilizó exclusivamente para actividades no relacionadas con grandes aeronaves civiles.[4249]

7.1215 En lo que respecta a esta cuestión, observamos que estas alegaciones de hecho se plantearon primero en la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, en respuesta a los argumentos formulados por los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita, en la que ampliaron su solicitud de establecimiento de un grupo especial. Observamos además que, durante el proceso de acopio de información del Anexo V, los Estados Unidos trataron de obtener información más específica y detallada sobre cada una de estas donaciones, en particular la cuantía de la donación; las razones de su aprobación; sus términos y condiciones; el uso que se le dio a los fondos; y todos los acuerdos o demás documentos que constituyen la base jurídica de la donación. Las Comunidades Europeas se negaron a responder a las preguntas de los Estados Unidos. En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos identificaron las medidas en litigio y las respectivas cuantías de que se trataba sobre la base de información a disposición del público. Aunque las Comunidades Europeas ya han proporcionado información que no se había presentado durante el proceso del Anexo V, entendemos que los Estados Unidos siguen considerando que las Comunidades Europeas no han revelado toda la información pertinente y que el Grupo Especial debe sacar conclusiones desfavorables al establecer los hechos relativos a varias de sus alegaciones.

[4248] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 986 y 989.

[4249] Concretamente, las Comunidades Europeas afirman que los fondos de la donación se destinaron a **[***]**. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 958.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1216 El párrafo 7 del Anexo V establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no proporcionaron la información solicitada durante el proceso del Anexo V, posteriormente, durante las actuaciones de este Grupo Especial, facilitaron gran parte de esa información, que corresponde en gran medida a la información a disposición del público utilizada por los Estados Unidos. Así pues, en este caso no nos enfrentamos a una situación en la que no podamos sacar conclusiones de hecho sobre la base de la información que tenemos ante nosotros. Por lo tanto, no consideramos necesario sacar conclusiones desfavorables.

7.1217 En todo caso, las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas no acreditan sus afirmaciones de hecho en relación con la donación realizada en octubre de 2004. Después de examinar la información que se nos ha presentado, nos parece evidente que los Estados Unidos han demostrado que la donación en cuestión benefició a las instalaciones de EADS CASA en cuestión. La información facilitada por las Comunidades Europeas demuestra que en las instalaciones de Tablada se trabaja en grandes aeronaves civiles, concretamente las aeronaves A320 y A380.[4250] Observamos que las propias Comunidades Europeas afirman que la "inmensa mayoría" de las actividades realizadas en Tablada son de carácter militar, por lo que reconocen que también se realizan actividades relacionadas con LCA.[4251] Aun suponiendo que, como afirman las Comunidades Europeas, sólo una "pequeña parte" de los ingresos se derive de las ventas a Airbus España relacionadas con los modelos A320 y A380, ello no demuestra que la donación en cuestión no beneficia a las actividades de Airbus España relacionadas con LCA. Asimismo, las Comunidades Europeas afirman que las instalaciones de San Pablo están "prácticamente por entero" destinadas a actividades militares, por lo que reconocen que también se realizan algunas actividades relacionadas con LCA.[4252] Ninguna de las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas sobre estas instalaciones aporta información sobre los fondos ni sobre cómo se invirtieron o utilizaron, pero sí confirman que parte de la labor desarrollada en las instalaciones consiste en actividades relacionadas con LCA.[4253] Por consiguiente, llegamos a la conclusión de que las Comunidades Europeas no han refutado la presunción *prima facie* de los Estados Unidos de que, como cuestión de hecho, esta donación beneficia a Airbus.

7.1218 Nuestro examen de la información facilitada por las partes, y en particular los hechos expuestos por las propias Comunidades Europeas, nos llevan a la conclusión de que cada una de las donaciones regionales impugnadas es una contribución financiera en forma de transferencia directa de fondos y otorga un beneficio a Airbus en relación con la producción de LCA. Por lo tanto, cada una constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

Especificidad

7.1219 Habiendo concluido que las medidas impugnadas por los Estados Unidos constituyen subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, pasamos ahora a examinar la cuestión de la especificidad. Las Comunidades Europeas plantean dos argumentos a este respecto. En primer lugar, las Comunidades Europeas formulan un argumento jurídico con respecto al sentido del

[4250] La Prueba documental 139 presentada por las Comunidades Europeas (ICC) consiste en una serie de diapositivas, de diciembre de 2006, en las que se muestra la distribución de la planta de EADS-CASA en Tablada y se resumen determinados proyectos que, al parecer, se desarrollan en la planta. Dos de las diapositivas indican que en esta planta se trabaja en los modelos A380 y A320 de Airbus.

[4251] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 975 y 976.

[4252] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 975-977.

[4253] Concretamente, el documento indica que la labor desarrollada en esta planta consiste en **[***]**. CE - Prueba documental 138 (ICC). No hay una base probatoria para prorratear la cuantía de la donación entre actividades relacionadas con LCA y otras actividades, y las Comunidades Europeas no han sugerido otra cosa.

ICC suprimida donde se indica [***]

párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC y la cuestión de si las subvenciones otorgadas a empresas situadas en determinadas regiones geográficas del territorio de la autoridad otorgante son específicas. En segundo lugar, las Comunidades Europeas formulan un argumento fáctico y jurídico con respecto a las donaciones realizadas por el Gobierno de Gales, aduciendo que no son específicas con arreglo al artículo 2. Primero examinamos la cuestión jurídica en el marco del párrafo 2 del artículo 2.

Interpretación del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC

7.1220 Recordamos que el párrafo 2 del artículo 3 del ESD establece que los Miembros reconocen que el sistema de solución de diferencias sirve para aclarar las disposiciones de los acuerdos abarcados "de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público". El párrafo 1 del artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados ("Convención de Viena")[4254], que tiene aceptación general como formulación de esas normas usuales, dispone lo siguiente:

> "Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin."

7.1221 Hay un volumen considerable de jurisprudencia de la OMC relativa a la aplicación de estas disposiciones sobre la interpretación de los tratados en la solución de diferencias en el marco de la OMC. Es evidente que la interpretación debe basarse ante todo en el texto del tratado[4255], pero el contexto de éste también desempeña un papel. Está también bien establecido que estos principios de interpretación "ni exigen ni aprueban que se imputen al tratado palabras que no existen en él o que se trasladen a él conceptos que no se pretendía recoger en él".[4256] Por lo tanto, todo el texto debe tener un sentido. Además, los grupos especiales "deben guiarse por las normas de interpretación de los tratados establecidas en la Convención de Viena y no deben aumentar ni disminuir los derechos y obligaciones previstos en el Acuerdo sobre la OMC".[4257] Por último, el Órgano de Apelación ha señalado que si después de aplicar el artículo 31 de la Convención de Viena el sentido de un término del tratado sigue siendo ambiguo u oscuro, o conduce a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable, el artículo 32 de la Convención de Viena permite que el intérprete de un tratado recurra a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado, es decir, a la historia de su negociación.[4258]

7.1222 El párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC establece lo siguiente:

> "2.2 Se considerarán específicas las subvenciones que se limiten a determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante. Queda entendido que no se considerará subvención específica a los efectos del presente Acuerdo el establecimiento o la modificación de tipos impositivos de aplicación general por todos los niveles de gobierno facultados para hacerlo."

[4254] Hecha en Viena el 23 de mayo de 1969, documento de las Naciones Unidas A/Conf.39/27.
[4255] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 14.
[4256] Informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafo 45.
[4257] Informe del Órgano de Apelación, *India - Patentes (Estados Unidos)*, párrafo 46.
[4258] Informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático* ("*CE - Equipo informático*"), WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adoptado el 22 de junio de 1998, párrafo 86.

ICC suprimida donde se indica [***]

Por consiguiente, el párrafo 2 del artículo 2 establece que una subvención "**se considerará** específica" si se "limit{a} a determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante". Para resolver la cuestión que se nos plantea, debemos interpretar esta última oración.

7.1223 El párrafo 2 del artículo 2 no está redactado de una manera particularmente clara. Podría entenderse, basándose únicamente en el texto, que establece la especificidad sobre la base de una limitación geográfica de los receptores ("en una región designada "), que es la posición de los Estados Unidos. También podría interpretarse que establece la especificidad sobre la doble base planteada por las Comunidades Europeas -"determinadas" empresas, es decir, no todas, "en una región designada"-. Aunque el texto, considerado aisladamente, no deja de ser ambiguo a este respecto, cuando se considera en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin, nos parece evidente que la interpretación correcta del párrafo 2 del artículo 2 es que establece que una subvención a la que puede accederse en una región designada del territorio de la autoridad otorgante es específica, aunque puedan acceder a ella todas las empresas situadas en esa región designada.

7.1224 Recordamos que las Comunidades Europeas aducen que, en virtud del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC, sólo se considerarán específicas las subvenciones que se limiten a *determinadas* empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante.[4259] La interpretación propuesta por las Comunidades Europeas implicaría que, para ser específica, una subvención otorgada por una autoridad regional no sólo debe limitarse a una región designada del territorio de la autoridad otorgante, sino que además debe limitarse únicamente a un subconjunto de empresas de esa región. No obstante, si una autoridad nacional otorga una subvención a un subconjunto de empresas situadas en su territorio, con independencia de que ese subconjunto de empresas esté o no situado en una región designada, esa subvención ya sería, por definición, específica en el sentido del párrafo 1 del artículo 2, que dispone, en la parte pertinente, lo siguiente:

> "2.1 Para determinar si una subvención, tal como se define en el párrafo 1 del artículo 1, es específica para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción (denominados en el presente Acuerdo 'determinadas empresas') dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante, se aplicarán los principios siguientes:
>
> a) Cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas, tal subvención se considerará específica.
>
> b) Cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, establezca criterios o condiciones objetivos[2] que rijan el derecho a obtener la subvención y su cuantía, se considerará que no existe especificidad, siempre que el derecho sea automático y que se respeten estrictamente tales criterios o condiciones. Los criterios o condiciones deberán estar claramente estipulados en una ley, reglamento u otro documento oficial de modo que se puedan verificar.
>
> [2] La expresión 'criterios o condiciones objetivos' aquí utilizada significa criterios o condiciones que sean imparciales, que no favorezcan a determinadas empresas con respecto a otras y que sean de carácter económico y de aplicación horizontal; cabe citar como ejemplos el número de empleados y el tamaño de la empresa."

[4259] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 733.

ICC suprimida donde se indica [***]

Por consiguiente, la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 propuesta por las Comunidades Europeas simplemente duplica la norma establecida en el párrafo 1 a) del artículo 2, haciendo que el párrafo 2 del artículo 2 sea redundante. El Órgano de Apelación ha declarado lo siguiente:

> "Un principio fundamental de la interpretación de los tratados que se desprende de la regla general de interpretación establecida en el artículo 31 es el principio de efecto útil (*ut res magis valeat quam pereat*).[21] En el documento *Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada convencional*, señalábamos que 'uno de los corolarios de la 'regla general de interpretación' de la Convención de Viena es que la interpretación ha de dar sentido y ha de afectar a todos los términos del tratado. El intérprete no tiene libertad para adoptar una lectura que haga inútiles o redundantes cláusulas o párrafos enteros de un tratado'.[22]
>
> [21] Véase también Anuario de la Comisión de Derecho Internacional (1966), volumen II, página 240: 'Cuando un tratado da pie a dos interpretaciones, de las cuales una permite que el tratado surta los efectos adecuados y la otra no, la buena fe y el objeto y fin del tratado requieren que se adopte la primera interpretación."
>
> [22] Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional, WT/DS2/9, adoptado el 20 de mayo de 1996, página 27."

7.1225 Las Comunidades Europeas parecen reconocer que esta interpretación del párrafo 2 del artículo 2 lo hace redundante respecto del párrafo 1 a) del artículo 2, pero no tienen esto en cuenta y consideran que se trata de una "superposición estructural" que, según describen, "no es infrecuente" en la elaboración de tratados.[4260] No obstante, a nuestro juicio, hay una interpretación perfectamente razonable del párrafo 2 del artículo 2 que evita este problema, y consideramos conveniente evitar una interpretación de esa disposición que sí lo plantee. Sólo por esta razón, consideramos que la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 propuesta por las Comunidades Europeas no es satisfactoria, ya que no da pleno efecto al texto del artículo 2 en su conjunto.

7.1226 Asimismo, como señalan los Estados Unidos[4261], la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 que hacen las Comunidades Europeas también crea una redundancia respecto de lo establecido en el párrafo 2 b) del artículo 8. Aunque ha expirado (en virtud de las disposiciones del artículo 31 del Acuerdo SMC), el párrafo 2 b) del artículo 8 formaba parte de la estructura original de "semáforo" del Acuerdo SMC y, por lo tanto, nos proporciona un importante contexto para entender el ámbito de aplicación previsto de otras disposiciones.[4262] El párrafo 2 b) del artículo 8 consideraba específicamente no recurrible la asistencia para regiones desfavorecidas situadas en el territorio de un Miembro, siempre que esa asistencia cumpliera determinados criterios. Uno de esos criterios era que la asistencia fuera "no específica (en el sentido del artículo 2) dentro de las regiones acreedoras a ella". Con arreglo a la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 que hacen las Comunidades Europeas, las subvenciones regionales que no "se limiten a determinadas empresas" situadas en la región no son específicas. Por consiguiente, la interpretación del párrafo 2 del artículo 2 que hacen las Comunidades Europeas habría hecho que el párrafo 2 b) del artículo 8 fuera redundante e innecesario desde el principio. Además, el párrafo 1 b) del artículo 8 establecía que las subvenciones que fueran específicas en el sentido del artículo 2, pero que cumplieran todas las condiciones

[4260] CE, respuesta a la pregunta 97 del Grupo Especial, párrafo 263.

[4261] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 380.

[4262] El Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* señaló que las disposiciones del Acuerdo SMC que han caducado pueden ser igualmente útiles para comprender la estructura general del Acuerdo SMC respecto de los diferentes tipos de subvenciones que trataba y trata de abordar; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.907 (nota 1086). Se expresó una opinión similar en la Decisión del Árbitro en el asunto *Estados Unidos - EVE (párrafo 6 del artículo 22 - Estados Unidos)*, nota 66.

ICC suprimida donde se indica [***]

establecidas en el párrafo 2 del artículo 8, serían no recurribles. Por lo tanto, el párrafo 2 b) del artículo 8 establecía el carácter no recurrible de subvenciones para el desarrollo regional que, es de suponer, de otro modo habrían sido recurribles, en parte por ser específicas. Habida cuenta de que el establecimiento de determinados tipos de subvenciones como no recurribles en virtud del artículo 8, incluida la asistencia para regiones desfavorecidas, fue un logro significativo de las negociaciones de la Ronda Uruguay, consideramos que una interpretación del párrafo 2 del artículo 2 que hubiera hecho que una de las principales disposiciones del artículo 8 a este respecto fuera redundante e inútil desde el principio carece de sentido y rechazamos esa interpretación.

7.1227 Por consiguiente, a nuestro juicio, el sentido corriente del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC, leído en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin, está claro. En consecuencia, no es necesario examinar la historia de la negociación del Acuerdo SMC.

7.1228 Sin embargo, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que hubiera alguna ambigüedad en la interpretación del párrafo 2 del artículo 2, consideramos que la descripción de la historia de la negociación que hacen las Comunidades Europeas es inexacta y no respalda su posición. Una cuestión importante abordada durante la negociación del Acuerdo SMC fue el tratamiento de las subvenciones por las autoridades subnacionales, por ejemplo, los Estados y provincias en un sistema federal. Algunas delegaciones consideraban que todas las subvenciones otorgadas por autoridades subnacionales debían tratarse automáticamente como específicas, simplemente porque sólo podrían acceder a las subvenciones las empresas situadas en la región geográfica en cuestión.[4263] Las Comunidades Europeas eran uno de los defensores de esta posición:

> "En realidad, no existe diferencia alguna en cuanto a sus efectos económicos, entre una subvención concedida por un gobierno regional o local a todas las empresas de la región, por un lado, y la misma subvención concedida por el Gobierno central a las mismas empresas de la misma región, por otro."[4264]

Otras delegaciones argumentaban que las subvenciones otorgadas por autoridades subnacionales sólo debían tratarse como específicas si se limitaban a empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad subnacional en cuestión.

7.1229 El proyecto de texto del Grupo de Negociación sobre las Subvenciones y las Medidas Compensatorias de fecha 7 de noviembre de 1990 reflejaba el primer enfoque y establecía, en el párrafo 1 d) del artículo 2, que una subvención regional es específica "sea cual fuere el carácter de la autoridad otorgante". En otras palabras, con independencia de que la autoridad otorgante fuera nacional o regional, el hecho de que una subvención se limitara a una "región geográfica designada" la convertiría automáticamente en específica. El texto del párrafo 2 del artículo 2 en el Proyecto de Acta Final también reflejaba este enfoque y establecía lo siguiente:

> "Una subvención a la que tengan acceso todas las empresas situadas en una región geográfica designada al efecto será específica, sea cual fuere el carácter de la autoridad otorgante. Queda entendido que el establecimiento o la modificación de los tipos impositivos generalmente aplicables por todos los niveles de la administración

[4263] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 383.
[4264] Elementos del marco para las negociaciones, Comunicación de la Comunidad Europea, MTN.GNG/NG10/W/31, página 7 (27 de noviembre de 1989).

ICC suprimida donde se indica [***]

> pública facultados para hacerlo no serán considerados como una subvención específica a los efectos del presente Acuerdo." [4265]

7.1230 Sin embargo, el texto adoptado en el Acuerdo SMC refleja el otro enfoque, según el cual una subvención sólo cumple el criterio de la especificidad regional si se "limit{a} a determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante".

7.1231 Las Comunidades Europeas aducen que el texto adoptado del párrafo 2 del artículo 2 elimina la noción de asistencia a una región designada como única razón para constatar la especificidad. Sin embargo, las Comunidades Europeas hacen caso omiso de que se ha pasado de un texto que establecía que cualquier asistencia regional, fuera cual fuere el carácter de la autoridad otorgante, siempre sería específica, a un texto que vincula la especificidad a la accesibilidad en la jurisdicción de una autoridad otorgante en particular. Este cambio refleja un compromiso que cumplía el objetivo de las delegaciones que se oponían al texto del párrafo 2 del artículo 2 propuesto en el Proyecto de Acta Final y que pretendía garantizar que, si la autoridad otorgante fuera un gobierno regional, una subvención a la que tuvieran acceso las empresas de todo el territorio sobre el que ese gobierno regional tuviera jurisdicción no sería específica. Las Comunidades Europeas aducen que los negociadores fueron aún más lejos y añadieron una limitación adicional por la que la asistencia regional otorgada por una autoridad regional sólo sería específica si estuviera limitada a menos de la totalidad de las empresas de la región. La historia de la negociación no parece ofrecer base alguna para esta conclusión y las Comunidades Europeas no han presentado pruebas ni argumentos que expliquen por qué habría sido deseable o aceptable para los negociadores.

7.1232 Los Estados Unidos también señalan que la interpretación de la disposición del párrafo 2 del artículo 2 sobre la especificidad regional propuesta por las Comunidades Europeas contradice su propia práctica en las investigaciones en materia de derechos compensatorios.[4266] En su respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial, las Comunidades Europeas lo niegan.[4267] Sin embargo, la única prueba que presentan es el Reglamento de base de las Comunidades Europeas por el que se rigen las investigaciones en materia de derechos compensatorios. Como reconocen las Comunidades Europeas, el Reglamento de base transpone las disposiciones pertinentes del Acuerdo SMC en el derecho comunitario. No obstante, no explica cómo deben interpretarse o aplicarse en la práctica. Los Estados Unidos han presentado como Pruebas documentales decisiones de establecimiento de derechos compensatorios, adoptadas por la Comisión de las Comunidades Europeas, la autoridad investigadora de las Comunidades Europeas, y el Consejo de las Comunidades Europeas, en las que se constata que la asistencia a regiones designadas del territorio de una autoridad otorgante subnacional puede dar lugar a la imposición de medidas compensatorias, sobre la base de una constatación de que esa subvención es específica.[4268] Por ejemplo, las Comunidades Europeas

---

[4265] Proyecto de Acta Final en que se incorporan los resultados de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales, MTN.TNC/W/FA, página I.3 (20 de diciembre de 1991).

[4266] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 388.

[4267] CE, respuesta a la pregunta 98 del Grupo Especial, párrafos 267 a 269.

[4268] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 477, donde se hace referencia al Reglamento (CE) Nº 1338/2002 del Consejo de 22 de julio de 2002 por el que se establece un derecho compensatorio definitivo y se percibe definitivamente el derecho compensatorio provisional establecido sobre las importaciones de ácido sulfanílico originarias de la India, DO L196/1, 25 de julio de 2002, considerando 32, Estados Unidos - Prueba documental 581. Los Estados Unidos también señalan el Reglamento (CE) Nº 1891/97 del Consejo de 26 de septiembre de 1997 por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría originario de Noruega, DO L267/19, 30 de septiembre de 1997, considerando 26 ("Por lo que se refiere a las subvenciones al desarrollo empresarial en zonas centrales, a las de inversión en zonas protegidas y a las de desarrollo empresarial en zonas protegidas, el acceso a la subvención se limita a las empresas de ciertas zonas y por lo tanto existe especificidad."), Estados Unidos -

ICC suprimida donde se indica [***]

constataron que determinados incentivos otorgados por el gobierno regional del Estado indio de Maharashtra a empresas situadas en regiones en desarrollo y atrasadas del país eran específicas aunque no se limitaran a un subconjunto de empresas, y afirmaron lo siguiente:

> "El sistema sólo está disponible para las empresas que inviertan en ciertas zonas geográficas designadas dentro de la jurisdicción del Estado de Maharashtra. No está disponible para las empresas situadas fuera de estas zonas. El nivel de beneficios difiere según la zona de que se trate. Se trata por consiguiente de un sistema específico de conformidad con lo establecido en los apartados 2 a) y 3 del artículo 3 del Reglamento de base."[4269]

Si bien es evidente, como afirman las Comunidades Europeas, que sus determinaciones de derechos compensatorios no son el tema de que debe ocuparse este Grupo Especial[4270], y en este caso no estamos examinando la compatibilidad de esas determinaciones con el Acuerdo SMC, no obstante también es evidente que, en su propia práctica, las Comunidades Europeas no han seguido la interpretación que nos instan a adoptar en la presente diferencia.

7.1233 Por último, en lo que respecta al argumento de las Comunidades Europeas sobre la "jerarquía", observamos que el párrafo 2 del artículo 2 establece lo siguiente: "**Se considerarán específicas** las subvenciones que se limiten a determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante." Nada en el texto del Acuerdo SMC indica que una constatación de especificidad en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 esté de alguna manera sujeta a un ulterior examen en el marco del párrafo 1 b) del artículo 2. Por lo tanto, no existe base alguna para inferir una jerarquía como proponen las Comunidades Europeas y debe evitarse interpretar las disposiciones del artículo 2 en el sentido de que puedan ser contradictorias en ese aspecto. Además, la no especificidad prevista en el párrafo 1 b) del artículo 2 se basa en la existencia y aplicación de criterios o condiciones que rijan el derecho a obtener la subvención y su cuantía y que sean imparciales, "que no favorezcan a determinadas empresas con respecto a otras y que sean de carácter económico y de aplicación horizontal; cabe citar como ejemplos el número de empleados y el tamaño de la empresa". Las Comunidades Europeas afirman que "los programas de ayuda regionales satisfacen en sí mismos los criterios del párrafo 1 b) del artículo 2 del Acuerdo SMC".[4271] En lo esencial, las Comunidades Europeas parecen aducir que, puesto que los criterios utilizados para designar la región en la que se otorgan las subvenciones impugnadas son objetivos, y los criterios que rigen el derecho a obtener esas subvenciones en esa región son objetivos, las subvenciones otorgadas en esa región no son específicas.

7.1234 La aceptación de esta posición significaría que el párrafo 2 b) ii) del artículo 8 del Acuerdo SMC era redundante desde el principio. Ese párrafo establecía que, para que la asistencia a una región desfavorecida se considerara no recurrible, entre otras cosas, la región en cuestión debía determinarse "sobre la base de criterios imparciales y objetivos", definidos en la nota 32 como "criterios que no favorezcan a determinadas regiones más de lo que convenga para la eliminación o reducción de las disparidades regionales en el marco de política de desarrollo regional". Esta disposición no habría sido necesaria si el argumento de las Comunidades Europeas sobre la

---

Prueba documental 582, y considerando 28 ("{L}as subvenciones que están restringidas a ciertas zonas son por definición específicas.").

[4269] *Véase* el Reglamento (CE) Nº 573/2002 de la Comisión de 3 de abril de 2002 por el que se establece un derecho compensatorio provisional sobre las importaciones de ácido sulfanílico originarias de la India, DO L87/5, 4 de abril de 2002, considerando 68, Estados Unidos - Prueba documental 580. Esta constatación se confirmó en el reglamento por el que se establece un derecho compensatorio definitivo.

[4270] CE, respuesta a la pregunta 98 del Grupo Especial, párrafo 267.

[4271] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 897. *Véanse también* los párrafos 948, y 981-983.

ICC suprimida donde se indica [***]

"jerarquía" fuera acertado. Naturalmente, el artículo 8 ya ha expirado, por lo que ya no existe una categoría de subvenciones no recurribles para las regiones desfavorecidas. La posición de las Comunidades Europeas reintroduciría en la práctica las disposiciones ya expiradas del párrafo 2 b) del artículo 8, haciendo que las subvenciones de asistencia regional sean no recurribles por no ser específicas con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 2, lo que es un resultado que no se puede justificar.

7.1235 Las Comunidades Europeas no niegan, y la información que se nos ha presentado así lo demuestra, que las donaciones concedidas a Airbus por el Estado federado alemán de Baja Sajonia y el Gobierno alemán en Nordenham, Alemania, y las donaciones concedidas por el Gobierno español a Airbus en Sevilla, La Rinconada, Illescas (Toledo), El Puerto de Santa María y Puerto Real en España, y las donaciones concedidas a Airbus por el Gobierno de Andalucía en Sevilla y Puerto Real en julio de 2002, julio de 2003 y octubre de 2004, y por el Gobierno de Castilla-La Mancha en Illescas (Toledo) en marzo de 2004, se proporcionaron a empresas situadas en regiones geográficas designadas del territorio de las respectivas autoridades otorgantes.

7.1236 A este respecto, observamos que las donaciones concedidas a Airbus por el Gobierno de Andalucía en Sevilla y Puerto Real en 2002 y 2003, respectivamente, y por el Gobierno de Castilla-La Mancha en Illescas (Toledo) en 2004, fueron cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).[4272] Los Estados Unidos afirman que "las subvenciones previstas en el {FEDER} están necesariamente limitadas a "determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante," y en consecuencia son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC".[4273] Las Comunidades Europeas no niegan que esas donaciones fueron cofinanciadas por el FEDER. No obstante, no abordan la afirmación de los Estados Unidos de que las donaciones cofinanciadas por el FEDER son necesariamente específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2. Las Comunidades Europeas se basan íntegramente en su afirmación de que los programas en cuyo marco se hicieron esas donaciones eran de disponibilidad general en toda Andalucía y Castilla-La Mancha, respectivamente, para controvertir la afirmación de especificidad sustentada por los Estados Unidos con respecto a esas donaciones.[4274] Aunque esto se aceptara como un hecho[4275], no menoscaba el argumento de los Estados Unidos sobre la especificidad. A nuestro juicio, el argumento de los Estados Unidos implica que el FEDER es la autoridad otorgante, en el sentido del párrafo 2 del artículo 2, por lo que respecta a las partes de esas donaciones que financió, y que las partes de esas donaciones financiadas por el FEDER se concedieron por lo tanto a empresas en regiones geográficas designadas dentro del territorio de la autoridad otorgante. Basándonos en lo que antecede, consideramos que las partes de esas donaciones financiadas por el FEDER se concedieron a empresas en regiones geográficas designadas dentro del territorio de la autoridad otorgante y, en consecuencia, concluimos que son específicas con arreglo al párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4276]

[4272] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 506, 508 y 510.
[4273] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 507, 509 y 511.
[4274] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 967, 980.
[4275] Los Estados Unidos no discuten que los Gobiernos de Andalucía y Castilla-La Mancha "autorizaron" y "aprobaron" esas donaciones, respectivamente. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 506, 508 y 510.
[4276] Señalamos a este respecto que la información de que disponemos indica que el 75 por ciento de la donación a Sevilla fue financiada por el FEDER, pero no indica qué parte de las donaciones a Puerto Real e Illescas fue financiada por el FEDER. Por tanto, la cuantía de la subvención específica a Puerto Real e Illescas es inferior a la cuantía total de esas donaciones, 17,5 millones y 7,6 millones de euros, respectivamente. Habida cuenta de nuestras conclusiones con respecto a la magnitud de las subvenciones (véanse los párrafos 7.1963-7.1976), consideramos que la falta de cuantificación exacta de la cuantía de esas subvenciones no afecta a nuestras conclusiones generales.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1237 Por lo que respecta a la donación concedida por el Gobierno de Andalucía a Airbus en El Puerto de Santa María en julio de 2001, llegamos a una conclusión distinta. Aunque los Estados Unidos afirman que la donación al Puerto de Santa María se hizo en virtud de un plan de desarrollo del gobierno andaluz para la Bahía de Cádiz, las pruebas citadas por los Estados Unidos no apoyan esa conclusión.[4277] Los Estados Unidos no presentaron ninguna otra base para una constatación de especificidad con respecto a esta donación. Basándonos en lo que antecede, concluimos que la donación concedida por el Gobierno de Andalucía a Airbus en El Puerto de Santa María en julio de 2001 no se concedió a una empresa en una región geográfica designada dentro del territorio de la autoridad otorgante y, en consecuencia, no es específica con arreglo al párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

Donación de 19,5 millones de libras esterlinas realizada en 2000 por el Gobierno de Gales

7.1238 Con respecto a la supuesta donación realizada en 2000 por el Gobierno de Gales, las Comunidades Europeas afirman que en realidad se otorgaron dos donaciones en el marco de dos programas cuyas condiciones ponen de manifiesto que no eran específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos afirman que inicialmente BAE Systems solicitó una donación en el marco del programa de Asistencia Regional Selectiva ("RSA") de la Asamblea de Gales, solicitud que fue denegada.[4278] Los Estados Unidos sostienen que, ante las presiones de que fue objeto[4279], en septiembre de 2000 la Asamblea de Gales acordó proporcionar *ad hoc* un total de 19.500.000 libras esterlinas, en lugar de la asistencia solicitada inicialmente, a BAE Systems en apoyo de sus trabajos de producción de alas del A380 en Broughton, Gales.[4280] Los Estados Unidos aducen que el artículo 2 del contrato de Ayuda para emprender proyectos del Reino Unido para el A380 **[***]**[4281] también demuestra que estas medidas son específicas.[4282]

7.1239 Los Estados Unidos sostienen que las circunstancias que rodean la donación de 19,5 millones de libras esterlinas son importantes para entender por qué se trata de una subvención específica.[4283] Señalan que la solicitud de donación inicial se hizo en el marco del programa RSA y afirman que las donaciones previstas en ese programa son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC, ya que se limitan a determinadas "zonas protegidas" en Gales.[4284] Los Estados Unidos afirman que las "protestas" que siguieron al rechazo por la Asamblea de Gales de esa solicitud inicial, incluida, entre otras cosas, la amenaza de BAE Systems de trasladar la producción de alas del A380

[4277] En la página 14.291 de Estados Unidos - Prueba documental 240, citada por los Estados Unidos a este respecto, se afirma que los fondos se concedieron "para un Plan de Actuación del Centro de Bahía de Cádiz (Polígono Parque Industrial Bahía)". Tras haber examinado minuciosamente las pruebas, no podemos llegar a la conclusión de que el "Plan" a que se hace referencia en Estados Unidos - Prueba documental 240 es un plan de desarrollo del gobierno andaluz para la Bahía de Cádiz.

[4278] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 491.

[4279] Según los Estados Unidos, entre otras cosas, BAE Systems amenazó con trasladar de Gales a Alemania los trabajos de producción de alas del A380. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 493.

[4280] El paquete incluía 15 millones de libras esterlinas de la Agencia de Desarrollo de Gales para la "infraestructura general de un gran polígono", y 4.900.000 libras esterlinas para el "desarrollo de los recursos humanos". Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 492.

[4281] Contrato de AEP/FEM para el A380, artículo 2.1.2, DS-316-EC-BCI-0000556, 0000562 (el espacio en blanco entre paréntesis figura en el original). Los Estados Unidos indican que desconocían **[***]** a que se hace referencia en el contrato, porque las Comunidades Europeas editaron la información pertinente de la copia del contrato que presentaron al Facilitador del proceso del Anexo V. Estados Unidos - Prueba documental 79 (ICC).

[4282] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 492.

[4283] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 426-431.

[4284] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 491 y nota 589.

ICC suprimida donde se indica [***]

de Gales a Alemania[4285], hicieron que la Asamblea de Gales otorgaran los 19,5 millones de libras esterlinas a BAE Systems, aunque formalmente en virtud de programas distintos del programa RSA en cuyo marco se había hecho la solicitud inicial.[4286] En opinión de los Estados Unidos, el enfoque de las Comunidades Europeas no tiene en cuenta todas las pruebas y se centra únicamente en hechos ocurridos a partir de la solicitud de BAE Systems de las donaciones que se concedieron finalmente, y además no aborda **[*******]**.[4287]

7.1240 Las Comunidades Europeas aducen que la alegación de los Estados Unidos de que la donación de 19,5 millones de libras esterlinas a Airbus UK en Broughton, Gales, es específica se basa en una solicitud de una donación que Airbus UK no recibió efectivamente y simplemente supone, sin pruebas, que la cuantía efectivamente recibida sustituía *ad hoc* a esa donación denegada.[4288] Según las Comunidades Europeas, la alegación de especificidad de los Estados Unidos se basa enteramente en su presunción de que las cuantías efectivamente recibidas sustituían directamente a la donación del programa RSA que se había solicitado inicialmente pero había sido denegada, y aducen que los Estados Unidos no han acreditado *prima facie* la especificidad.[4289] Las Comunidades Europeas niegan, en todo caso, que el programa RSA otorgue subvenciones específicas.[4290] Las Comunidades Europeas refutan la implicación de que las donaciones efectivamente recibidas por Airbus UK en 2000 sustituían a la donación del programa RSA denegada.[4291] Por consiguiente, consideran que el contrato para el A380 no es pertinente porque se refiere a una cuantía en el marco del programa RSA, que Airbus UK no recibió. Las Comunidades Europeas aducen que la cuestión no es si el programa RSA otorga subvenciones específicas (algo que niegan), ya que Airbus recibió dos donaciones en el marco de dos programas diferentes, ambos de disposición general en Gales.[4292] Ninguno de esos programas es el RSA, que se limita a zonas protegidas, mientras que los programas en cuyo marco se otorgaron efectivamente las donaciones son aplicables en todo Gales.[4293] Las Comunidades Europeas consideran que estas donaciones deben evaluarse sobre la base de los términos y condiciones de los programas en cuyo marco se otorgaron efectivamente y no como sustituciones o reemplazos de la donación prevista en el RSA, que no se otorgó.[4294]

7.1241 Si bien coincidimos con los Estados Unidos en que las circunstancias que rodean la concesión de una subvención son pertinentes para nuestra evaluación de la cuestión de la especificidad, el punto de partida de esa evaluación debe ser, a nuestro juicio, el programa o programas en cuyo marco se haya otorgado la subvención en cuestión. Sólo si, pese a la aparente no especificidad de la concesión de una determinada subvención, hay motivos para creer que puede no obstante ser específica, consideramos apropiado centrar nuestra atención en las circunstancias de hecho que rodean la concesión de esa subvención para determinar la cuestión de la especificidad. En este sentido, las Comunidades Europeas nos han presentado pruebas, que los Estados Unidos no refutan, de que los 19,5 millones de libras esterlinas se otorgaron en el marco de dos programas que no se ajustan a los criterios establecidos en el párrafo 2 del artículo 2. Nada indica, y los Estados Unidos no aducen lo contrario, que las subvenciones otorgadas en el marco de estos programas se limiten a un sector, región o empresa. De ello se desprende que las subvenciones otorgadas en el marco de esos programas no se "limit{a}n a determinadas empresas situadas en una región geográfica designada de la jurisdicción de la autoridad otorgante", por lo que no son específicas en el sentido del párrafo 2 del

[4285] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 492.
[4286] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 492.
[4287] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 493.
[4288] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 984.
[4289] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 984.
[4290] CE, Primera comunicación escrita, nota 793.
[4291] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 408.
[4292] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 985.
[4293] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 410.
[4294] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 409 y 410.

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos no han hecho ninguna otra alegación de especificidad con respecto a la donación de 19,5 millones de libras esterlinas.[4295]

7.1242 Por consiguiente, concluimos que los 19,5 millones de libras esterlinas otorgados a Airbus UK respecto de sus operaciones en Broughton, Gales, no constituyen una subvención específica en el sentido del párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1243 Basándonos en el análisis anterior, concluimos por tanto que las donaciones para la construcción de instalaciones de fabricación y montaje en Nordenham, Alemania, y en Sevilla, La Rinconada, Toledo y Puerto Real, España, son subvenciones en el sentido del artículo 1 que son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 2. Las Comunidades Europeas no refutan las cuantías en cuestión.

g) Conclusión

7.1244 En resumen, llegamos a la conclusión de que el suministro del polígono industrial del Mühlenberger Loch, el suministro de la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen y el suministro de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones de EIG, así como las donaciones regionales otorgadas por las autoridades alemanas en Nordenham y las autoridades españolas en Sevilla, La Rinconada, Toledo y Puerto Real constituyen subvenciones específicas para Airbus. Asimismo, concluimos que el suministro de las mejoras de las carreteras por las autoridades francesas, la donación otorgada a Airbus por el Gobierno de Andalucía en El Puerto de Santa María en julio de 2001 y la donación de 19,5 millones de libras esterlinas a Airbus UK respecto de sus operaciones en Broughton, Gales, no son subvenciones específicas para Airbus y no las seguiremos examinando en la presente diferencia.

7. La cuestión de si la transferencia del Gobierno alemán de su participación en la propiedad de Deutsche Airbus al Grupo Daimler es una subvención específica para Airbus

a) Antecedentes de la reestructuración del capital de Deutsche Airbus

7.1245 En esta sección nos ocupamos de las alegaciones de los Estados Unidos de que dos transacciones específicas derivadas de la reestructuración de Deutsche Airbus por el Gobierno federal alemán a finales del decenio de 1980 constituyen subvenciones a Airbus. Comenzaremos describiendo los acontecimientos que condujeron a la reestructuración de Deutsche Airbus en 1989 y las transacciones específicas que se han sometido a nuestra consideración, para examinar después con más detalle los argumentos de los Estados Unidos y las respuestas de las Comunidades Europeas.

7.1246 Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus), el socio alemán del consorcio Airbus GIE, fue fundada en 1967 para asumir parte del trabajo de desarrollo de una aeronave de fuselaje amplio europea que había comenzado en un principio en 1965 como iniciativa conjunta de cinco empresas aeroespaciales alemanas.[4296] En 1989, a raíz de la fusión de varias empresas aeroespaciales alemanas, Deutsche Airbus había pasado a ser una filial de propiedad total de Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB), que era, por su parte, la mayor empresa aeroespacial de Alemania Occidental.[4297]

[4295] Por consiguiente, no abordamos la cuestión de la especificidad en el marco del párrafo 1 del artículo 2 ni los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la especificidad *de facto*. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 994 y 996.

[4296] Las empresas originales a las que nos referimos eran: Blohm-Hamburger Flugzegbau GmbH (HFB), Messerschmitt AG, Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW), Siebel y Dornier.

[4297] En 1969 Messerschmitt, Bölkow AG y HFB se habían fusionado para formar Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB). Inicialmente, MBB tenía una participación del 60 por ciento en

ICC suprimida donde se indica [***]

La parte del trabajo de desarrollo y producción en serie del consorcio Airbus Industrie correspondiente a Alemania era ejecutada por MBB y Dornier, y Deutsche Airbus pagaba a dichas empresas por los servicios prestados.[4298] Deutsche Airbus no había sido suficientemente capitalizada por su sociedad matriz, MBB, por lo que dependía en gran medida de la ayuda financiera del Gobierno alemán, que incluía garantías de su deuda privada.[4299]

7.1247 Desde varios años antes de 1989, el Gobierno alemán había venido alentando a MBB a que obtuviera más capital para Deutsche Airbus por medio de nuevos inversores, aunque los intentos de MBB a ese respecto habían resultado infructuosos.[4300] En 1989, el Gobierno alemán había asignado ya 10.700 millones de marcos alemanes a Deutsche Airbus en AEP/FEM y ayuda financiera para las ventas y la producción en serie.[4301] Deutsche Airbus preveía también que necesitaría financiación adicional para el programa A320 y para la puesta en marcha del programa A330/A340.[4302] A lo largo de ese período, una depreciación significativa del dólar de los Estados Unidos, con respecto al marco alemán, unida a varios otros factores, había llevado a Deutsche Airbus al borde de la quiebra.[4303] Este es el telón de fondo ante el que el Gobierno alemán ejecutó el plan de 1989 para reestructurar Deutsche Airbus. El objetivo del plan de reestructuración era trasladar gradualmente al sector privado los riesgos relacionados con la participación en Airbus GIE. Según el Ministerio Federal de Economía de Alemania, la reestructuración de Deutsche Airbus estaba concebida para dar lugar a una "probabilidad realista de situar a largo plazo el programa Airbus bajo la plena responsabilidad de la industria privada, reduciendo así el nivel de la asistencia financiera estatal a Airbus".[4304]

7.1248 El plan de reestructuración entrañó la adquisición del control de MBB (y, por lo tanto, de Deutsche Airbus) por Daimler-Benz AG (Daimler-Benz) por medio de una filial aeroespacial de nueva creación, Deutsche Aerospace AG (Dasa).[4305] La reestructuración entrañó también una serie de compromisos del Gobierno alemán que limitaban significativamente cualquier riesgo para Daimler-Benz derivado de su adquisición de la parte alemana del consorcio Airbus.[4306] Estas transacciones se estipularon en un Acuerdo Marco suscrito entre la República Federal de Alemania, Daimler-Benz, MBB y Deutsche Airbus.[4307] Los principales elementos de las transacciones de la

---

Deutsche Airbus, mientras que Dornier y VFW tenían un 20 por ciento cada una. En 1981 MBB absorbió a VFW. Antes de que Daimler-Benz AG adquiriera, en 1989, el control de MBB, los estados federales alemanes de Baviera, Hamburgo y Bremen tenían un 52,3 del capital social de MBB; *Monopolkommission, Zusammenschlussvorhaben der Daimler Benz AG mit der Messerschmitt-Boilkow-Blohm GmbH*, Sondergutachten 18, 1989 (*informe Monopolkommission*), Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 138.

[4298] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 116.

[4299] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 116. Según la Oficina Federal de Cárteles, de Alemania, el Gobierno alemán corría con la mayor parte del riesgo financiero ligado al desarrollo y la producción en serie de la parte alemana de Airbus GIE, y Deutsche Airbus funcionaba como "una barrera en cuanto a la responsabilidad y el riesgo" para MBB.

[4300] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 123.

[4301] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 117.

[4302] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 124.

[4303] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1177.

[4304] *Handelsblatt* Nº 212, 3 de noviembre de 1988, página 24 "Daimler-Benz-MBB/Declaración del Ministerio Federal de Economía de Alemania sobre la reestructuración de la industria aeronáutica"; Estados Unidos - Prueba documental 259.

[4305] En 1989, en el marco de la reestructuración de la industria aeroespacial alemana, MBB, Dornier y otras dos empresas, Motoren und Turbinen Union y Telefunken System Technik, se fusionaron para dar lugar a una filial aeroespacial de nueva creación del fabricante de automóviles alemán Daimler-Benz AG (Daimler-Benz), llamada Deutsche Aerospace AG (Dasa); CE - Prueba documental 26, página 2.

[4306] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 129.

[4307] El Acuerdo Marco de fecha 23 de marzo de 1989, modificado el 2 de septiembre de 1989 (el "Acuerdo Marco"); CE - Prueba documental 887 (ICSS). El Acuerdo Marco fue modificado otras tres veces

ICC suprimida donde se indica [***]

reestructuración fueron los siguientes: en primer lugar, el Gobierno alemán reembolsaba, por cuenta de Deutsche Airbus, 1.900 millones de marcos alemanes de la deuda bancaria pendiente de Deutsche Airbus que había sido garantizada por el Gobierno alemán.[4308] Además, el Gobierno alemán se comprometía a pagar hasta 750 millones de marcos alemanes de la deuda garantizada de Deutsche Airbus respecto de los programas A300/A310 que seguía pendiente al final de 1994.[4309] En segundo lugar, el Gobierno alemán establecía un programa de seguro contra pérdidas cambiarias en virtud del cual se comprometía a cubrir las pérdidas por variaciones de los tipos de cambio en que incurriera Deutsche Airbus en el futuro.[4310] En tercer lugar, el Gobierno alemán concedía un préstamo de 165 millones de marcos alemanes para financiar la producción del A320.[4311] En cuarto lugar, el Gobierno alemán reprogramó los plazos de los reembolsos de la AEP/FEM concedida previamente con motivo de su financiación de los costos de desarrollo de los A300, A310, A320 y A330/A340, con arreglo a un bono de reorganización amortizable con los ingresos (basado en la obtención de beneficios), o "bono de recuperación".[4312] En quinto lugar, el Gobierno alemán, por medio del banco oficial de desarrollo, el Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), se comprometió a hacer a Deutsche Airbus una aportación de capital de 505 millones de marcos alemanes, lo que representaba el 20 por ciento del capital social de Deutsche Airbus. Inicialmente se contemplaba que la adquisición de una participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW tuviera una duración de 10 años, comprometiéndose MBB a adquirir de KfW la participación del 20 por ciento antes del final de 1999.

7.1249 Las alegaciones de los Estados Unidos relativas a la existencia de subvención se refieren al quinto elemento de la reestructuración de Deutsche Airbus, a saber, la adquisición por KfW de la

---

entre 1992 y 1998. La última de esas modificaciones tuvo lugar en diciembre de 1998, cuando las partes acordaron la liquidación de la totalidad de la deuda pendiente con el Gobierno alemán de conformidad con el bono de recuperación, mediante un pago de compensación único de 1.750 millones de marcos alemanes. Los Estados Unidos alegan que la liquidación de la deuda de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán en 1998 fue también una subvención específica para Airbus. Nos ocupamos de esa alegación en la sección VII.E.8.

[4308] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 121.

[4309] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 131.

[4310] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 131. Un Grupo Especial del GATT determinó que este aspecto del programa de reestructuración era una subvención a las exportaciones prohibidas en virtud del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio. Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Airbus*, 4 de marzo de 1992, no adoptado, *SCM*/142.

[4311] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 520, nota 622; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1180.

[4312] Las Comunidades Europeas traducen *Besserungsschein* por "*debtor warrant*" ("bono de recuperación"); CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1179, y nosotros empleamos el mismo término para referirnos al *Besserungsschein.* Observamos que en una Prueba documental los Estados Unidos han traducido la expresión *Besserungsschein* por "*(profit-based) income-adjustment bond*" ("bono de reorganización amortizable con los ingresos (basados en la obtención de beneficios)"); Estados Unidos - Prueba documental 31, página 14. Con arreglo a los términos del bono de recuperación, la deuda de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán debía ser satisfecha con cargo a los beneficios anuales de Deutsche Airbus; (es decir, las obligaciones de reembolso estaban supeditadas a la obtención por Deutsche Airbus de beneficios antes del pago de impuestos en el ejercicio precedente); informe anual de Daimler-Benz de 1997, Estados Unidos - Prueba documental 262, página 96. Además, los beneficios de Deutsche Airbus debían aplicarse primero a aumentar su capital social hasta 1,755 billones de marcos alemanes y a dotar una reserva especial para pérdidas cambiarias y una reserva de ingresos. Según la Oficina Federal de Cárteles, el acuerdo en virtud del cual las obligaciones de pago al Gobierno se satisfarían conforme a los términos establecidos en el bono de recuperación suponía posponer la amortización de la deuda con el Gobierno alemán hasta un futuro lejano, dando lugar a una considerable subvención de intereses; *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 132.

ICC suprimida donde se indica [***]

participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1989 y la posterior venta de esa participación a MBB en 1992.[4313]

b) Argumentos de las partes

i) Estados Unidos

La adquisición del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus por KfW

7.1250 Los Estados Unidos aducen que la adquisición del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus por KfW constituye una "contribución financiera" del Gobierno alemán en forma de "transferencias directas de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos aducen que la adquisición del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus por KfW es una aportación de capital del Gobierno alemán a Deutsche Airbus, y que el párrafo 1) a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC incluye las aportaciones de capital entre los tipos de "transferencias directas de fondos" que constituyen contribuciones financieras conforme al párrafo 1 a) 1) del artículo 1.[4314] Los Estados Unidos afirman también que esa contribución financiera otorgó un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos sostienen que, aunque en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no se establece un criterio para determinar si una aportación de capital otorga un beneficio al receptor, el apartado a) del artículo 14 proporciona un contexto pertinente para establecer esa determinación. A la luz del apartado a) del artículo 14, los Estados Unidos sostienen que, si la decisión de un Gobierno de aportar capital social a una empresa es incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en el territorio del Miembro, la aportación de capital otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[4315]

7.1251 En consecuencia, los Estados Unidos aducen que la decisión del Gobierno alemán de hacer una aportación de capital de 505 millones de marcos alemanes a Deutsche Airbus fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania. Los Estados Unidos afirman que la situación financiera de Deutsche Airbus en el momento de la inversión de KfW era sumamente precaria.[4316] En particular, los Estados Unidos observan que en el informe Anual de Deutsche Airbus de 1990 se declaraba un pasivo considerable en el balance de la empresa; que ésta seguía corriendo riesgos empresariales por el tipo de cambio de marco alemán a dólar de los Estados Unidos; que carecía de capital para financiar el costo de 2.000 millones de marcos alemanes de la producción de los A320, A321 y A330/A340; y que no podría tomar en

[4313] Aunque las partes en el Programa Marco habían acordado inicialmente que MBB adquiriría la participación de KfW en Deutsche Airbus en 1999, esa fecha se adelantó a 1996 en virtud de una enmienda introducida en el Programa Marco en 1989. En 1992, tras el informe adverso del Grupo Especial del GATT en el asunto *CEE - Airbus*, así como la decisión del Gobierno alemán de poner fin al programa de seguro contra pérdidas cambiarias en litigio en esa diferencia, se modificó de nuevo el Programa Marco, entre otras cosas para exigir que MBB adquiriera la participación accionarial de KfW en el 20 por ciento de Deutsche Airbus el 30 de septiembre de 1992 como fecha límite, por el precio de compra de **[[**ICSS**]]** marcos alemanes, el cual constituiría una deuda que se amortizaría con arreglo a los términos establecidos en el bono de recuperación; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1182.

[4314] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 543.

[4315] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 545.

[4316] A este respecto, los Estados Unidos señalan que, a finales de 1988, la matriz de Deutsche Airbus, MBB, había declarado un patrimonio neto de menos de 900 millones de marcos alemanes, frente a un pasivo total de más de 3.600 millones de marcos alemanes. MBB también había declarado una pérdida neta consolidada de 83,3 millones de marcos alemanes en 1987; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 546; informe anual consolidado de MBB de 1989, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 51.

ICC suprimida donde se indica [***]

préstamo los fondos adicionales necesarios sin haber obtenido antes capital social adicional.[4317] Los Estados Unidos también señalan que el hecho de que la aportación de KfW formara parte, a su vez, de un paquete de ayuda financiera a MBB (lo que era un requisito previo para que Daimler-Benz acordara adquirir el control de MBB), es un dato adicional pertinente que confirma el carácter no comercial de la inversión del Gobierno alemán.[4318]

7.1252 Por último, los Estados Unidos aducen que la aportación de capital es específica para Airbus en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, ya que la aportación de capital a una sola empresa, Deutsche Airbus, en el marco de un conjunto más amplio de medidas de ayuda a esa empresa, es un acto discrecional del Gobierno alemán.[4319]

La venta a MBB de la participación de KfW en el 20 por ciento de Deutsche Airbus en 1992

7.1253 Los Estados Unidos alegan que la venta por KfW a MBB de su participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1992 también constituye una subvención a Airbus. Los Estados Unidos aducen que la transferencia de acciones de Deutsche Airbus a MBB es una "contribución financiera" porque entraña una "transferencia directa de fondos" (es decir, de capital en acciones) en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4320] Los Estados Unidos afirman que, a juzgar por la información de pública disposición, al parecer MBB no pagó ninguna contraprestación por las acciones de Deutsche Airbus adquiridas de KfW, por lo que la transferencia de acciones fue, de hecho, una donación de 505 millones de marcos alemanes.[4321]

7.1254 Los Estados Unidos señalan también los antecedentes de la transferencia de acciones a MBB como prueba del carácter no comercial de ésta. A este respecto, los Estados Unidos observan que cuando KfW adquirió la participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1989, se había convenido en que MBB adquiriría esa participación de KfW en 1999 como fecha límite. En 1990, esa fecha convenida se trasladó a 1996. Sin embargo, los Estados Unidos alegan que posteriormente la fecha de la adquisición por MBB se adelantó a 1992 como consecuencia directa de las constataciones formuladas por el Grupo Especial de GATT de 1992 en el sentido de que el plan de garantía de los tipos de cambio del Gobierno alemán era una subvención a la exportación prohibida otorgada a Deutsche Airbus.[4322] Según los Estados Unidos, el Gobierno alemán decidió suprimir el plan de garantía de los tipos de cambio, ante lo cual Daimler-Benz reclamó que se le compensara, y el Gobierno alemán convino en devolver su participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus a MBB (cuyo nombre se había cambiado por el de Dasa) en 1992, "de forma aparentemente gratuita".[4323]

[4317] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 546; informe anual de Deutsche Airbus de 1990, página 18, Estados Unidos - Prueba documental 268.

[4318] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 547. Los Estados Unidos también citan una respuesta publicada del Vicesecretario del Parlamento a una pregunta sobre las "subvenciones" otorgadas por el Gobierno federal a Airbus, en la cual la aportación de capital se catalogaba específicamente como una de esas subvenciones. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 540; BT-Frs. 13/8409, Estados Unidos - Prueba documental 31, páginas 13-14.

[4319] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 548.

[4320] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 553.

[4321] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 555.

[4322] Informe del Grupo Especial del GATT, *CEE - Airbus*, 4 de marzo de 1992, no adoptado, *SCM*/142.

[4323] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 550. Los Estados Unidos observan que, en un informe de 1992, Daimler-Benz explicó que, tras la decisión del Grupo Especial del GATT, el Gobierno alemán y Daimler-Benz entablaron negociaciones "con miras a lograr una solución mutuamente satisfactoria cuando cesara la asistencia que se estaba recibiendo en ese momento. En el acuerdo resultante se decidió que, entre otras medidas de compensación, las acciones del Kreditanstalt für Wiederaufbau se transferirían a Deutsche Airbus en una fecha anterior a la prevista ..."; informe provisional consolidado de Daimler-Benz, 1º de enero-30 de junio de 1992, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 272.

ICC suprimida donde se indica [***]

Los Estados Unidos aducen que podría considerarse que el hecho de que KfW devolviera las acciones de Deutsche Airbus sin que mediara contraprestación transformaba su inicial aportación de 505 millones de capital a Deutsche Airbus en una plena donación.[4324] En apoyo de su afirmación de que la transferencia de acciones a MBB no tuvo carácter comercial, los Estados Unidos se fundan también en declaraciones de Daimler-Benz y del antiguo Director General de Comercio de la Comisión Europea, en el sentido de que las condiciones de la transferencia de las acciones de Deutsche Airbus a MBB en 1992 tenían por objeto "compensar" a Daimler-Benz por la supresión del plan de garantía de los tipos de cambio por el Gobierno alemán tras la decisión adversa del Grupo Especial del GATT.[4325]

7.1255 Los Estados Unidos aducen también que, si el Grupo Especial constatara que la transferencia a MBB de la participación accionarial de KfW en el 20 por ciento de Deutsche Airbus no fue gratuita, deberíamos constatar: i) que la inicial aportación de capital constituye una subvención (por cuanto efectuar esa aportación era incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados y, por lo tanto, otorga un beneficio); y ii) "que, aun suponiendo -a efectos de la argumentación- el pago que las Comunidades Europeas afirman que KfW recibió cuando en 1992 vendió a MBB sus acciones de Deutsche Airbus, esa aportación de capital también constituye una subvención (por cuanto efectuar esa aportación era incompatible con la práctica habitual en materia de inversión de los inversores privados y, por lo tanto, otorga un beneficio)".[4326]

7.1256 Los Estados Unidos aducen que en otras diferencias relativas a la reestructuración de empresas que atravesaban dificultades financieras, los grupos especiales han considerado que la ausencia de evaluaciones independientes o de análisis basados en la hipótesis de que la empresa continuara en funcionamiento era pertinente para determinar si la aportación de capital social por el Gobierno a tales empresas está justificada desde el punto de vista comercial. Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas no han ofrecido ninguna prueba de que el Gobierno alemán recurriera a estudios de evaluación independientes (por ejemplo, estudios en los que se comparara el valor de Deutsche Airbus en la hipótesis de que la empresa continuara en funcionamiento con su valor de liquidación) para fundamentar su decisión de aportar capital adicional a Deutsche Airbus.[4327] Los Estados Unidos observan también que las Comunidades Europeas declinaron responder a las preguntas que formuló el Facilitador durante el proceso del Anexo V sobre los términos y condiciones de la transferencia por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1992.[4328] Según los Estados Unidos, la conclusión lógica que se infiere de esa negativa es que esa información hubiera apoyado la alegación estadounidense de que la medida es una subvención

[4324] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 161 del Grupo Especial, párrafo 160. Por este motivo, los Estados Unidos consideran que, si el Grupo Especial acepta que la transferencia a MBB en 1992 de la participación de KfW en el 20 por ciento de Deutsche Airbus fue "gratuita", no es necesario que formule una constatación separada respecto de la inicial aportación de capital de 505 millones de marcos alemanes; *véase, también*, Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 552, nota 668.

[4325] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 550 a 552 y 554. Los Estados Unidos se remiten a un extracto de una entrevista con quien entonces era Director General de Comercio, Peter Carl, en la que se cita a éste diciendo lo siguiente:

"Perdimos el asunto de las subvenciones a la exportación ... Pero se llegó a una solución inmediatamente después. Acordamos con los alemanes que tenían que cambiar su sistema. Pero lo que sucedió en realidad fue que el Gobierno alemán simplemente cambió el modo de entregar cantidades sustanciales de dinero a Deutsche Airbus. En lugar de ir por la ruta A, fue por la ruta B"; Stephen Aris, *Close to the Sun*, páginas 166 y 167 (2004), Estados Unidos - Prueba documental 23.

Estados Unidos, respuesta a la pregunta 32 del Grupo Especial, párrafos 209 a 212.

[4326] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 161 del Grupo Especial, párrafo 162.

[4327] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafos 313 a 317.

[4328] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 32 del Grupo Especial, párrafo 206; Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

específica. Los Estados Unidos solicitan al Grupo Especial que infiera esa conclusión y solicitan, además, al Grupo Especial que infiera la conclusión desfavorable de que la información retenida demuestra que la medida es una subvención específica.[4329]

7.1257 Por último, los Estados Unidos aducen que la transferencia de acciones de 1992 es específica para Airbus en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque fue consecuencia de una negociación entre el Gobierno alemán y una sola empresa para compensar a ésta por los efectos de la supresión del plan de garantía de los tipos de cambio que había sido declarado incompatible con el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio.[4330]

ii) Comunidades Europeas

La adquisición del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus por KfW

7.1258 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos "no distinguen entre el receptor de la supuesta subvención en 1989 y el actual fabricante de LCA, a saber, Airbus SAS".[4331] Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos han tratado de demostrar que la inversión realizada por KfW en 1989 es una subvención, "sin mostrar cómo esa supuesta subvención pasó a Airbus SAS para beneficiar la producción de LCA que, según los Estados Unidos, causa efectos desfavorables actuales".[4332] Las Comunidades Europeas sostienen que el Grupo Especial debe rechazar la alegación de los Estados Unidos con este fundamento.

7.1259 Las Comunidades Europeas aducen que la inversión de capital de KfW en Deutsche Airbus no otorgó un beneficio a esta última. Las Comunidades Europeas coinciden con los Estados Unidos en que el apartado a) del artículo 14 del Acuerdo SMC proporciona una orientación contextual para determinar si se otorga un beneficio en el contexto de una aportación de capital.[4333] Sin embargo, en contra de lo que aseveran los Estados Unidos, las Comunidades Europeas aducen que la inversión de KfW no fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania, porque Daimler-Benz, "a través de MBB", también adquirió acciones en Deutsche Airbus en ese momento y al mismo precio nominal por acción. Las Comunidades Europeas afirman también que las pruebas aportadas por los Estados Unidos respecto de la situación financiera de MBB en el momento de la inversión carecen de pertinencia desde el punto de vista de una evaluación de las perspectivas de rentabilidad de Deutsche Airbus. Según las Comunidades Europeas, Deutsche Airbus tenía perspectivas de rentabilidad en el momento pertinente, como confirmó el hecho de que Daimler-Benz comprara simultáneamente acciones de Deutsche Airbus *después* de la reestructuración de ésta.[4334]

[4329] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 32 del Grupo Especial, párrafo 212.
[4330] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 556.
[4331] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1212.
[4332] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1212.
[4333] Las Comunidades Europeas aducen que la jurisprudencia del Órgano de Apelación sobre la pertinencia del artículo 14 para la interpretación del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC "ni requiere ni sugiere una aplicación mecánica, automática y literal de los criterios del artículo 14 a la cuestión de la determinación de la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1". No obstante, las Comunidades Europeas también indican que, en el contexto de una aportación de capital efectuada por un Gobierno, está implícita en la idea de "beneficio" del párrafo 1 b) del artículo 1 la investigación de la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados; CE, respuesta a la pregunta 101 del Grupo Especial, párrafos 277 y 280.
[4334] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1217.

ICC suprimida donde se indica [***]

La transferencia a MBB de la participación de KfW en el 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1992

7.1260 Las Comunidades Europeas sostienen que el hecho de que KfW vendiera su participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus a MBB no otorgó un beneficio a Deutsche Airbus, porque la transferencia de acciones de una empresa de un accionista a otro no tiene ninguna trascendencia económica para la propia empresa.[4335] Además, las Comunidades Europeas aducen que MBB, como adquirente de la participación del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus (y, por lo tanto, como receptora de cualquier supuesta contribución financiera), no desarrolló, fabricó ni vendió ninguna LCA de Airbus en 1992 ni posteriormente.[4336] Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han demostrado cómo la adquisición de acciones de Deutsche Airbus pudo haber otorgado un beneficio a ésta, y menos aún "cómo la supuesta subvención (beneficio) pasó de MBB a 'Deutsche Airbus' (que anteriormente fabricaba LCA) o, lo que es más pertinente, a Airbus SAS, que actualmente desarrolla, fabrica y vende las LCA que supuestamente causan efectos desfavorables actuales a los intereses de los Estados Unidos".[4337]

7.1261 Además, las Comunidades Europeas sostienen que la transferencia de acciones a MBB no fue en realidad "gratuita", como alegan los Estados Unidos. Las Comunidades Europeas aportan valoraciones independientes de la participación del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus efectuadas por **[*****]** y afirman que el hecho de que el valor de dicha participación en 1992 fuera inferior al que tenía inicialmente, en el momento en que KfW suscribió las acciones, no indica que hubiera una subvención.

7.1262 Las Comunidades Europeas señalan que una de las estipulaciones de la reestructuración de 1989 establecía que, en el caso de que el valor de la participación del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus **[*****]**.[4338] Puesto que la valoración de la participación del 20 por ciento efectuada por **[*****]** en 1992 era inferior a 505 millones de marcos alemanes, el Gobierno alemán adquirió el derecho a percibir, además del valor de **[[**ICSS**]]** asignado a la participación del 20 por ciento por **[*****]**, una cantidad adicional de **[[**ICSS**]]**. Según las Comunidades Europeas, el Gobierno alemán, Daimler-Benz, MBB y Deutsche Airbus convinieron en que Deutsche Airbus pagara un precio de **[[**ICSS**]]**, correspondiente al valor de las acciones, cifrado en **[*****]**, más una cantidad adicional de **[[**ICSS**]]**, con arreglo a los términos del bono de recuperación.[4339] Por lo tanto, la transferencia por KfW a MBB de su participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus no fue "gratuita" ni otorgó, según las Comunidades Europeas, un beneficio a Deutsche Airbus.

7.1263 Las Comunidades Europeas sostienen también que los Estados Unidos han admitido que la modificación del Acuerdo Marco de 1989 en 1992 no afectó a la situación económica de Deutsche Airbus y que, dado que la venta a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus era un elemento del Acuerdo Marco de 1989 y de la modificación de 1992, tampoco puede mantenerse que otorgue un beneficio a Deutsche Airbus.[4340] Además, las Comunidades Europeas aducen que, si el Grupo Especial constatara que la adquisición de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW en 1989 equivalió a una subvención a Deutsche Airbus, no podría concluir entonces que la transferencia de esa participación

[4335] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1203; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 600.
[4336] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1203.
[4337] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1203.
[4338] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1209.
[4339] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1209.
[4340] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 225 del Grupo Especial, párrafo 208; donde se hace referencia a la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 32, párrafos 209 a 211.

ICC suprimida donde se indica [***]

accionarial a MBB en 1992 constituye una segunda subvención, ya que hacerlo supondría contarla dos veces.[4341]

c) Evaluación realizada por el Grupo Especial

i) Antecedentes de hecho adicionales sobre la adquisición y posterior venta por KfW de la participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus

7.1264 Antes de proceder a la evaluación de los argumentos de las partes, consideramos útil presentar información adicional sobre los términos con arreglo a los cuales KfW adquirió inicialmente, en 1989, la participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus, así como los términos en que finalmente transfirió esa participación a MBB en 1992. Como se indicó anteriormente, esas transacciones eran elementos de la reestructuración de Deutsche Airbus de 1989, que entrañó la adquisición por Daimler-Benz de una participación mayoritaria en MBB e, indirectamente, de la participación del 37,9 por ciento que Deutsche Airbus tenía en Airbus Industrie.

7.1265 Coincidiendo con la adquisición por Daimler-Benz de una participación mayoritaria en MBB, ésta convino en efectuar una aportación de capital adicional de aproximadamente 1.000 millones de marcos alemanes a Deutsche Airbus.[4342] También coincidiendo con la adquisición por Daimler-Benz de una participación mayoritaria en MBB, KfW convino en hacer a Deutsche Airbus una aportación de capital de 505 millones de marcos alemanes, lo que representaba el 20 por ciento del capital social en circulación de Deutsche Airbus. Además, el Gobierno alemán estuvo de acuerdo en que, durante el período de 10 años en el que inicialmente se preveía que KfW mantuviera su participación accionarial en Deutsche Airbus, todos los beneficios que generara Deutsche Airbus se aplicarían en primer lugar, como mínimo durante los 8 primeros años, a constituir los recursos propios de Deutsche Airbus y establecer una reserva especial para compensar a Deutsche Airbus por las pérdidas cambiarias.[4343]

7.1266 Las partes en el Acuerdo Marco convinieron inicialmente en que la inversión de KfW en Deutsche Airbus tendría una duración de 10 años, y MBB se comprometió a adquirir la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus antes del final de 1999.[4344] Las partes en el Acuerdo Marco habían acordado que, **[***]**.[4345]

7.1267 En 1992 el Acuerdo Marco fue modificado, entre otras cosas, para adelantar a 1992 la fecha de la adquisición por MBB de la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus y para establecer que el precio de compra de esa participación **[*******]** [[ICSS]] millones de

---

[4341] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 225 del Grupo Especial, párrafo 209.

[4342] De esa cantidad, 800 millones de marcos alemanes se aportarían en efectivo, 5 millones de marcos alemanes en forma de contribución en especie de la división de aeronaves de transporte y comerciales de MBB, y 195 millones de marcos alemanes consistirían en un pago especial que se asignaría a una reserva de capital especial para compensar a Deutsche Airbus por las pérdidas por variaciones del tipo de cambio del dólar de los Estados Unidos. Según la Oficina Federal de Cárteles de Alemania, 800 millones de marcos alemanes de los 1.000 millones de capital adicional aportados por MBB podían atribuirse a la inyección de capital de 993 millones de marcos alemanes efectuada por Daimler-Benz en el marco de su adquisición de una participación mayoritaria en MBB; *informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafos 125, 126 y 128.

[4343] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 132.

[4344] Como se ha señalado anteriormente, el Acuerdo Marco se modificó en septiembre de 1989 para adelantar a 1996 la fecha en que MBB había de adquirir la participación del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus; posteriormente la fecha se adelantó de nuevo, a 1992.

[4345] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1209; Acuerdo Marco; CE - Prueba documental 887 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

marcos alemanes. Las Comunidades Europeas han aportado pruebas que indican que la cuantía de [[ICSS]] millones se negoció entre el Gobierno alemán y MBB sobre la base del asesoramiento de dos empresas de contabilidad independientes, **[*****]**, y que el valor de la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus era de [[ICSS]] millones de marcos alemanes en 1992.[4346] Por consiguiente, el precio de venta de [[ICSS]] millones de marcos negociado en 1992 representa [*** [[ICSS]] ***].

ii) ¿Fue "gratuita" la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus?

7.1268 Los Estados Unidos aducen que tanto la adquisición por KfW de la participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus, como la posterior venta de esa participación a la matriz de Deutsche Airbus, MBB, son subvenciones específicas. En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos indicaron que, si el Grupo Especial constatara que la venta por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus a MBB en 1992 equivalía a una donación de una cuantía de 505 millones de marcos alemanes, no sería necesario que el Grupo Especial determinara si la adquisición inicial de la participación del 20 por ciento por KfW en 1989 era también una subvención.[4347] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos explicaron posteriormente que el argumento que habían formulado en su Primera comunicación escrita estaba basado en la información disponible públicamente en relación con la adquisición y posterior venta por KfW de su participación accionarial en Deutsche Airbus, porque en el proceso del Anexo V las Comunidades Europeas no habían ofrecido ninguna información sobre la transferencia efectuada por KfW en 1992.[4348] Según los Estados Unidos, la conclusión lógica que se infería de la información disponible públicamente era que las acciones de KfW en Deutsche Airbus se habían adquirido en 1989 por 505 millones de marcos y posteriormente se habían devuelto a MBB sin que, de hecho, mediara pago alguno. En consecuencia, según los Estados Unidos, podría considerarse que la devolución no remunerada de acciones había transformado la inicial entrega de una aportación de capital de 505 millones de marcos alemanes a Deutsche Airbus en una donación plena.[4349] Con ese fundamento, los Estados Unidos consideraban que sería innecesario que el Grupo Especial formulara una constatación separada respecto de si la adquisición de acciones de Deutsche Airbus por KfW en 1989 equivalía a una subvención.

7.1269 Según los Estados Unidos, si el Grupo Especial aceptara la posterior afirmación de las Comunidades Europeas de que la transferencia a MBB en 1992 de la participación del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus se hizo mediante contraprestación (afirmación que los Estados Unidos consideran no fundamentada), el Grupo Especial debería formular constataciones tanto respecto de la adquisición inicial por KfW de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por 505 millones de marcos alemanes, como respecto de la posterior transferencia de esa participación a MBB en 1992.[4350]

7.1270 No estamos convencidos de que la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial que KfW tenía en Deutsche Airbus fuera "gratuita", como alegan los Estados Unidos. Basamos esta constatación de hecho en los términos del Acuerdo Marco, según fue modificado

[4346] Las pruebas citadas son una carta, de fecha 1º de julio de 1992, de la empresa de contabilidad **[***]** que confirma la aseveración de las Comunidades Europeas de que **[***]** había convenido en [***[[ICSS]]]; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1208 y 1209; Segunda comunicación escrita, párrafo 601; CE - Prueba documental 752 (ICSS).

[4347] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 552, nota 668.

[4348] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 161 del Grupo Especial, párrafo 159.

[4349] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 161 del Grupo Especial, párrafo 159.

[4350] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 161 del Grupo Especial, párrafo 160.

ICC suprimida donde se indica [***]

en 1992, que establecían que la contraprestación que debía aportarse por la transferencia de las acciones era de **[[**ICSS**]]** marcos alemanes **[*******]**.[4351] Como explicamos con más detalle *infra*, no estamos en condiciones de calcular con exactitud cuál habría sido el valor actual, en 1992, **[***** **[[**ICSS**]]** *****]**. No obstante, estamos convencidos que el valor habría sido mayor que cero. Por lo tanto, no podemos concluir que KfW transfiriera su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus de forma "gratuita" en 1992, o que pueda considerarse que es transferencia transformó por completo en una donación la inicial entrega de una aportación de capital de 505 millones de marcos alemanes de KfW a Deutsche Airbus.[4352] Siendo así, es necesario que consideremos si la adquisición de una participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW en 1989 *y* la venta de esa participación a MBB en 1992 constituyen, *en cada caso*, una subvención específica para Airbus.

7.1271 Aunque examinaremos por separado las transacciones de 1989 y de 1992 para establecer si puede decirse que alguna de ellas equivale a una subvención, señalamos que ambas están relacionadas entre sí, y que esa circunstancia debe tenerse en cuenta en nuestra evaluación de cada una de ellas. Por ejemplo, al evaluar si la adquisición de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW en 1989 constituye una subvención, no consideramos únicamente el precio de compra pagado por KfW (505 millones de marcos alemanes), sino el hecho de que una de las estipulaciones con arreglo a las cuales se adquirió esa participación era que MBB, el único accionista de Deutsche Airbus, estaba obligada a adquirir de KfW esa participación antes del final de 1999, con arreglo una fórmula de determinación del precio concebida para **[*******]**.[4353] Del mismo modo, al evaluar si la transferencia a MBB en 1992 de la participación del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus constituye una subvención, consideramos las modificaciones introducidas en 1992 en los términos del bono de recuperación **[*******]**.

iii) La adquisición de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW en 1989

7.1272 Consideramos que la adquisición de una participación accionarial en Deutsche Airbus por KfW en 1989 constituye una transferencia directa de fondos en forma de aportación de capital y, por lo tanto, es una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1273 En relación con la existencia de un beneficio otorgado por esa contribución financiera, tomamos nota de la afirmación de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos no han demostrado cómo cualquier "supuesta subvención pasó a Airbus SAS para beneficiar la producción de LCA que, según los Estados Unidos, causa efectos desfavorables actuales".[4354] Entendemos que con esto las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han demostrado cómo se "transfirió" a Airbus SAS cualquier beneficio otorgado a Deutsche Airbus por la contribución financiera. Por razones que explicamos detalladamente en otro lugar de este informe, rechazamos el argumento de las Comunidades Europeas de que es necesario que los Estados Unidos demuestren positivamente la "transferencia" a Airbus SAS del beneficio otorgado por una contribución financiera que se hace a Airbus GIE o a uno de los socios de Airbus (por ejemplo, Deutsche Airbus).[4355]

[4351] Segunda modificación del Acuerdo Marco; CE - Prueba documental 889 (ICSS).

[4352] Además, señalamos que esa deuda con el Gobierno alemán fue liquidada en 1998, junto con resto de la deuda pendiente conforme al bono de recuperación, en el marco de la liquidación de 1998. *Véanse* los párrafos 7.1315-7.1322.

[4353] Según se negoció inicialmente, la fecha límite para la adquisición de la participación de KfW por MBB era 1999. En la primera modificación del Acuerdo Marco esa fecha se trasladó a 1996 y en la tercera modificación del Acuerdo Marco se trasladó de nuevo, a 1992.

[4354] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1212.

[4355] *Véanse* los párrafos 7.190-7.200 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

En síntesis, si constatamos que la adquisición por KfW del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus otorgó un beneficio a ésta, consideramos que habrá otorgado un beneficio al consorcio Airbus Industrie y, por lo tanto, a Airbus SAS, sin necesidad de que los Estados Unidos establezcan positivamente la "transferencia" de un beneficio al consorcio Airbus Industrie o a Airbus SAS.

7.1274 Por lo que respecta a la cuestión de si la adquisición de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW otorgó un "beneficio" a Deutsche Airbus, señalamos que en el Acuerdo SMC no se establece cuándo debe considerarse que una contribución financiera en forma de aportación de capital otorga un beneficio a los efectos del párrafo 1 b) del artículo 1. No obstante, está firmemente asentado el principio de que una contribución financiera otorga un beneficio en el sentido de dicha disposición cuando las condiciones con arreglo a las cuales se efectuó la contribución financiera al receptor son más favorables que las que éste hubiera podido obtener en el mercado.[4356] Aunque en el artículo 14 del Acuerdo SMC se establecen directrices que deben seguir las autoridades investigadoras en las investigaciones sobre derechos compensatorios al calcular la cuantía del beneficio para el receptor a los efectos de la Parte V del Acuerdo SMC, el Órgano de Apelación ha sostenido que esa disposición también constituye un contexto pertinente para interpretar el sentido de la expresión "beneficio" en el párrafo 1 b) del artículo 1.[4357] El apartado a) del artículo 14 del Acuerdo SMC dispone lo siguiente:

> "{N}o se considerará que la aportación de capital social por el gobierno confiere un beneficio, a menos que la decisión de inversión pueda considerarse incompatible con la *práctica habitual en materia de inversiones* (inclusive para la aportación de capital de riesgo) *de los inversores privados* en el territorio de ese Miembro."[4358]

7.1275 Los Estados Unidos y las Comunidades Europeas están de acuerdo en que es apropiado que, al evaluar si la aportación de capital de KfW otorgó un beneficio a Deutsche Airbus, consideremos si la entrega de la aportación de capital fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania.[4359] Nuestra forma de plantear la cuestión del beneficio en el contexto de la adquisición por KfW de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus consiste en preguntar si los Estados Unidos han demostrado que un inversor privado prudente no hubiera hecho esa inversión con arreglo a los mismos términos y condiciones basándose en la información de que se disponía en ese momento.

7.1276 Observamos que la situación financiera de Deutsche Airbus en el momento de la inversión de KfW era sumamente precaria. En el ejercicio financiero que concluyó el 31 de diciembre de 1988, Deutsche Airbus declaró pérdidas de 270,1 millones de marcos alemanes.[4360] Deutsche Airbus

---

[4356] *Véanse*, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158; el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los semiconductores para memorias dinámicas de acceso aleatorio (DRAM) procedentes de Corea (Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM)*, WT/DS296/R, adoptado el 20 de julio de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS296/AB/R, párrafo 7.179; el informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para memorias dinámicas de acceso aleatorio procedentes de Corea (CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM)*, WT/DS299/R, adoptado el 3 de agosto de 2005, párrafos 7.173-7.175; y el informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.256.

[4357] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 155.

[4358] Sin cursivas en el original.

[4359] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 554-555, 561-564; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1215; CE, respuesta a la pregunta 101 del Grupo Especial, párrafo 280.

[4360] *Jahresabschluss 1988 Daimler-Benz Aerospace Airbus* (Informe de situación de Deutsche Airbus correspondiente al ejercicio financiero de 1988), CE - Prueba documental 886. La dirección señaló que ese resultado (que suponía una mejora respecto de las pérdidas de 778,6 millones de marcos alemanes declaradas

ICC suprimida donde se indica [***]

también había acumulado pérdidas de años precedentes, las cuales, junto con las de 1988, constituían una pérdida global de 3.370 millones de marcos alemanes. Las propias Comunidades Europeas reconocen que, a finales de la década de 1980, "pese a las perspectivas comerciales favorables de Deutsche Airbus (especialmente en lo que respecta al número de pedidos recibidos para el A320), diversos factores externos e internos, y especialmente el hundimiento del valor del dólar de los Estados Unidos, llevaron a la empresa al borde la quiebra".[4361] Para evitar la quiebra, Deutsche Airbus hizo uso de una disposición de la legislación alemana que permitía que sus acreedores renunciaran a sus derechos respecto de la deuda garantizada por el Gobierno en la medida necesaria para limitar las pérdidas de la empresa a la cuantía del capital suscrito.[4362]

7.1277 Observamos también el testimonio de que, durante varios años antes de 1989, el Gobierno alemán había venido tratando, por su cuenta, de obtener capital privado para Deutsche Airbus.[4363] Según el Gobierno alemán, Daimler-Benz era el único inversor privado que podía obtenerse para la gestión industrial a largo plazo de Deutsche Airbus que aceptara al mismo tiempo una reducción de la ayuda financiera estatal.[4364] En una declaración de 1988 en la que se anunciaba el plan de reestructuración de Deutsche Airbus, el Ministerio de Economía alemán señaló que el Gobierno alemán corría en ese momento con todos los riesgos de Deutsche Airbus, al haber aportado garantías de los costos de los programas A300/A310, y que el objetivo global de su política era transferir a largo plazo al sector privado la gestión de las actividades de Deutsche Airbus y el riesgo asociado a ellas.[4365] En respuesta a una pregunta parlamentaria sobre por qué las negociaciones que había llevado a cabo la propia MBB con inversores privados potenciales no habían dado lugar a la adquisición de una participación accionarial en MBB/Deutsche Airbus por un inversor privado, el Gobierno alemán explicó que, aunque las perspectivas de ventas de Deutsche Airbus habían "mejorado considerablemente" a lo largo de los 20 años siguientes a la fundación de la empresa, la producción de aeronaves civiles entrañaba riesgos sustanciales (ya que por lo general el capital invertido sólo podía amortizarse en proyectos de una duración de hasta 20 años).[4366] Además, las declaraciones del Ministerio de Economía alemán indican que consideraba que la cuota de mercado relativamente pequeña que Airbus Industrie tenía entonces, unida a los riesgos cambiarios, seguiría suponiendo dificultades para la rentabilidad futura de Deutsche Airbus.[4367]

---

en 1987) se debía a la asunción de la parte proporcional de la responsabilidad por las pérdidas de Airbus GIE (que ascendían a 336,6 millones de marcos alemanes). No obstante, la dirección señaló también que la cifra de 1988 se redujo en 160,7 millones de marcos alemanes a causa de la condonación por el Gobierno alemán de los reembolsos de la AEP/FEM.

[4361] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1177.

[4362] Los bancos acreedores renunciaron a derechos de cobro frente a Deutsche Airbus por una cuantía de 2.920 millones de marcos alemanes; *Jahresabschluss 1988 Daimler-Benz Aerospace Airbus*, CE - Prueba documental 886, notas 9 y 13.

[4363] BT-Frs. 11/4375 (respuesta del Gobierno alemán a una pregunta parlamentaria), Estados Unidos - Prueba documental 14.

[4364] BT-Frs. 11/4375 (respuesta del Gobierno alemán a una pregunta parlamentaria); Estados Unidos - Prueba documental 14.

[4365] *Handelsblatt* Nº 212, 3 de noviembre de 1988, página 24, "Daimler-Benz-MBB/Declaración del Ministerio Federal de Economía de Alemania sobre la reestructuración de la industria aeronáutica"; Estados Unidos - Prueba documental 259.

[4366] BT-Frs. 11/4375 (respuesta del Gobierno alemán a una pregunta parlamentaria); Estados Unidos - Prueba documental 14.

[4367] *Handelsblatt* Nº 212, 3 de noviembre de 1988, página 24, "Daimler-Benz-MBB/Declaración del Ministerio Federal de Economía de Alemania sobre la reestructuración de la industria aeronáutica"; Estados Unidos - Prueba documental 259.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1278 Las Comunidades Europeas rechazan la argumentación de los Estados Unidos de que la adquisición por KfW de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1989 fuera incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania. Según las Comunidades Europeas, el carácter comercial de la aportación de capital de KfW resulta evidente por el hecho de que Daimler-Benz también adquirió una participación en Deutsche Airbus "con arreglo a los mismos términos y condiciones que KfW".[4368] Dicho de otro modo, las Comunidades Europeas aducen que Daimler-Benz es un "inversor privado" idóneo, cuya adquisición de una participación en Deutsche Airbus, "a través de MBB", con arreglo a los mismos términos y condiciones que KfW demuestra que la inversión de KfW era compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania y, por lo tanto, no otorgaba un beneficio a Deutsche Airbus.

7.1279 Al parecer, las Comunidades Europeas basan su argumento de que Daimler-Benz invirtió en Deutsche Airbus, "a través de MBB", con arreglo a los mismos términos y condiciones que KfW, en el hecho de que, de conformidad con el Acuerdo Marco, MBB había aceptado que, de los 993 millones de marcos alemanes que recibió de Daimler-Benz (en concepto de precio de suscripción de 258 millones de acciones de nueva emisión de MBB), aplicaría 800 millones a la adquisición de 294 millones de acciones de nueva emisión de Deutsche Airbus.[4369] Recordamos que en el Acuerdo Marco se establecía: i) que MBB aportaría 800 millones de marcos alemanes en capital a Deutsche Airbus para la adquisición de 294 millones de acciones de nueva emisión de Deutsche Airbus (lo que supone un valor nominal de 2,72 marcos alemanes por acción) y ii) que KfW aportaría 505 millones de marcos alemanes en capital a Deutsche Airbus para la adquisición de 186 millones de acciones de nueva emisión de Deutsche Airbus (lo que supone un valor nominal de 2,72 marcos alemanes por acción). Entendemos que es en el análisis precedente en lo que se fundan las Comunidades Europeas para afirmar que KfW y Daimler-Benz -esta última "a través de MBB"- invirtieron en Deutsche Airbus con arreglo a los mismos términos y condiciones. Ese análisis no nos convence.

7.1280 El hecho de que Daimler-Benz pagara 993 millones de marcos alemanes para adquirir 258 millones de acciones de nueva emisión de MBB indica que pagó 3,849 marcos alemanes por acción de MBB. Como se ha señalado anteriormente, MBB era propietaria de Deutsche Airbus, y tenía además actividades significativas en la esfera de tecnología de la defensa que llevaba a cabo por medio de otras filiales de MBB. Aunque MBB tuvo que hacer la aportación de capital de 800 millones de marcos alemanes a Deutsche Airbus, a cambio de los 294 millones de acciones que emitió para ella Deutsche Airbus, no hay pruebas que indiquen que pudiera considerarse (sobre la base de las valoraciones relativas de las actividades de Deutsche Airbus y las de las otras filiales de MBB) que Daimler-Benz, al pagar 3,489 marcos alemanes por acción de nueva emisión de MBB, pagara por ello indirectamente el equivalente de 2,72 marcos alemanes por acción por las acciones de Deutsche Airbus de nueva emisión. Los términos en que tuvo lugar la contribución de capital de MBB a Deutsche Airbus con arreglo al Acuerdo Marco suponen una asignación negociada de fondos de MBB a los fines de la formación de los fondos propios de Deutsche Airbus, en el marco del convenio de reestructuración. No son indicativos del valor de la filial de Deutsche Airbus de MBB respecto de otras filiales de MBB, ni del precio que un inversor privado hubiera estado dispuesto a pagar en condiciones de competencia para adquirir directamente acciones de Deutsche Airbus.

[4368] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 276.

[4369] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 128; informe anual consolidado de MBB, Estados Unidos - Prueba documental 267, página 51. MBB también se comprometió a proveer otros 5 millones de marcos a Deutsche Airbus mediante la aportación en especie de una sus filiales de explotación, con un valor contable de 5 millones de marcos alemanes; *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 126.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1281 Rechazamos el argumento de las Comunidades Europeas de que la adquisición por KfW de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1989 fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania porque Daimler-Benz invirtió en Deutsche Airbus con arreglo a los mismos términos y condiciones de que KfW. En primer lugar, no podemos equiparar la inversión directa de KfW en Deutsche Airbus con la inversión indirecta de Daimler-Benz en la misma empresa por medio de su adquisición de una participación mayoritaria en MBB. La transacción que las Comunidades Europeas describen como una inversión de Daimler-Benz en Deutsche Airbus "a través de MBB" fue, de hecho, una transacción en la que Daimler-Benz adquirió una participación mayoritaria en MBB, la sociedad matriz de Deutsche Airbus, y no acciones de esta última. Observamos a este respecto que MBB no era una mera sociedad tenedora de acciones de Deutsche Airbus. MBB era entonces el mayor contratista aeroespacial y de defensa de Alemania Occidental, y operaba *tanto* en el sector aeroespacial *como* en el de tecnología de la defensa. Las actividades de MBB en la esfera de tecnología de la defensa eran rentables; sus actividades aeroespaciales (es decir, Deutsche Airbus), no.[4370] La adquisición de acciones de MBB por Daimler-Benz no fue lo mismo, ni jurídica ni económicamente, que la adquisición de acciones de Deutsche Airbus por KfW.

7.1282 También consideramos que, a los fines de determinar si la decisión de inversión del Gobierno puede considerarse incompatible con la práctica habitual de los inversores privados, en cualquier comparación de los términos y condiciones en que respectivamente invierten en una empresa un Gobierno y un inversor privado deben tenerse en cuenta las diferentes obligaciones que asumen cada una de las partes en relación con dichas inversiones. Si se consideran las condiciones específicas de la inversión de KfW, resulta claro para nosotros que no puede considerarse en ningún sentido que Daimler-Benz haya invertido en Deutsche Airbus con arreglo a los mismos términos y condiciones que KfW. En el Acuerdo Marco se disponía que el Gobierno alemán daría instrucciones a KfW para que adquiriera la participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus y que posteriormente MBB adquiriría de KfW esa participación en un plazo determinado.[4371] Dicho de otro modo, se contemplaba desde el principio que la aportación de capital de KfW tendría una duración determinada. En el momento en que KfW adquirió la participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus -que es, a nuestro juicio, el momento pertinente a los fines de evaluar si la decisión de inversión fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados-, la participación accionarial de KfW en Deutsche Airbus iba a ser adquirida por MBB en el plazo de 10 años (es decir, sería efectiva a más tardar desde el final de 1999), con arreglo a una valoración convenida de la participación accionarial del 20 por ciento que estaba basada en las condiciones entonces imperantes en el mercado, a saber: **[***]**. Además, el Gobierno alemán había aceptado que, durante el período en que inicialmente se preveía que KfW mantuviera su participación en Deutsche Airbus, los beneficios que generara Deutsche Airbus, como mínimo durante los 8 primeros años de los 10 que duraría la inversión, se aplicarían en primer lugar a constituir los fondos propios de Deutsche Airbus y a establecer una reserva especial para compensar a Deutsche Airbus por las pérdidas cambiarias. A la luz de todo lo anterior, resulta inconcebible para nosotros que pueda considerarse que Daimler-Benz haya invertido en Deutsche Airbus con arreglo a los mismos términos y condiciones que KfW, o que pueda considerarse que la decisión de inversión de KfW ha sido compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania basándose en la inversión que Daimler-Benz hizo en Deutsche Airbus "a través de MBB".

[4370] Los Estados Unidos afirman que, en el momento de la inversión de Daimler-Benz en MBB, aproximadamente el 75 por ciento de la facturación total de MBB y el 100 por ciento de sus beneficios eran generados por sus actividades no relacionadas con Airbus; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 156 del Grupo Especial, párrafo 138.

[4371] Acuerdo Marco, CE - Prueba documental 887 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1283 Las Comunidades Europeas también han presentado en sus distintas comunicaciones diversos argumentos en los que se indica que las inversiones de KfW y Daimler-Benz "tuvieron lugar *después* de la reestructuración financiera de Deutsche Airbus".[4372] Según las Comunidades Europeas, siempre que, *después* de una reestructuración financiera, un Gobierno inyecte capital en las mismas condiciones que un inversor privado, la inyección de capital no otorga un beneficio a la compañía receptora, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[4373] Por lo tanto, las Comunidades Europeas aducen: i) que las condiciones con arreglo a las cuales Daimler-Benz, por medio de su filial MBB, invirtió en Deutsche Airbus son las condiciones en las que un inversor comercial estaba dispuesto a aportar capital social nuevo a Deutsche Airbus una vez reestructurada financieramente, y ii) que el hecho de que KfW pagara el mismo precio que Daimler-Benz por las acciones de nueva emisión de la Deutsche Airbus reestructurada financieramente confirma la compatibilidad de esa aportación de capital con la práctica ordinaria en materia de inversiones de los inversores privados.

7.1284 A nuestro juicio, no es adecuado enfocar la cuestión de si la inversión de capital de KfW otorgó un beneficio a Deutsche Airbus considerando esa transacción como una inversión de capital en una Deutsche Airbus *reestructurada* (es decir, como una transacción que hubiera tenido lugar *después* de la reestructuración de Deutsche Airbus). La inversión de KfW fue un elemento integrante de la reestructuración de Deutsche Airbus según se establece en el Acuerdo Marco y según la describe el Gobierno alemán.[4374] Resulta claro para nosotros que Daimler-Benz en modo alguno habría hecho la inversión en Deutsche Airbus de no haber sido por el convenio de reestructuración (uno de cuyos componentes era la inversión de KfW, siendo otros componentes significativos el programa de seguro de riesgos cambiarios y la reprogramación de la deuda de Deutsche Airbus.[4375] Daimler-Benz aceptó invertir en Deutsche Airbus *a condición de que* el Gobierno alemán: i) reestructurara la deuda que entonces tenía Deutsche Airbus, posponiendo la amortización de la deuda con el Gobierno alemán hasta una fecha muy posterior, ii) aceptara asumir una parte del riesgo cambiario de Deutsche Airbus por medio de un programa de seguro, y iii) aportara capital social adicional a Deutsche Airbus durante (lo que inicialmente se contempló como un período de) 10 años, aceptando renunciar a sus derechos de cobro de dividendos respecto de los beneficios durante los 8 primeros años de esa inversión, a fin de que Deutsche Airbus reconstituyera sus fondos propios.[4376]

7.1285 Las propias Comunidades Europeas reconocen que, si el Gobierno alemán hubiera exigido que Daimler-Benz asumiera plenamente las obligaciones de pago de Deutsche Airbus y su deuda garantizada por el Gobierno, ni Daimler-Benz ni ningún otro comprador hubieran adquirido la

---

[4372] Comunidades Europeas, Segunda comunicación escrita, párrafo 608 (sin cursivas en el original); *véase, también*, CE, respuesta a la pregunta 188 del Grupo Especial, párrafos 170 y 171.

[4373] CE, respuesta a la pregunta 100 del Grupo Especial, párrafo 273.

[4374] *Handelsblatt* Nº 212, 3 de noviembre de 1988, página 24, "Daimler-Benz-MBB/Declaración del Ministerio Federal de Economía de Alemania sobre la reestructuración de la industria aeronáutica", Estados Unidos - Prueba documental 259. Señalamos que las Comunidades Europeas reconocen en otros puntos de sus comunicaciones que la aportación de capital del 20 por ciento que KfW efectuó en Deutsche Airbus *forma parte* del convenio de reestructuración de 1989; CE, respuesta a la pregunta 187, párrafos 152 y 158.

[4375] En el Informe de la Oficina Federal de Cárteles se afirma lo siguiente: "Daimler-Benz vinculó su participación en MBB a una serie de compromisos del Gobierno federal, los cuales *limitan significativamente cualquier riesgo para Daimler-Benz asociado a la adquisición de la parte alemana de Airbus*"; Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 129 (sin cursivas en el original). En una respuesta del Gobierno alemán a una pregunta parlamentaria sobre las otras opciones para obtener capital adicional para Deutsche Airbus, el Gobierno respondió que "Daimler-Benz es la única empresa que podía obtenerse para la gestión industrial a largo plazo del programa Airbus que aceptara al mismo tiempo una reducción de la ayuda financiera estatal"; BT-Frs. 11/4375 (respuesta del Gobierno alemán a una pregunta parlamentaria), Estados Unidos - Prueba documental 14.

[4376] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 132.

ICC suprimida donde se indica [***]

empresa.[4377] No obstante, las Comunidades Europeas también afirman que el comportamiento del Gobierno alemán fue compatible con la de un inversor juicioso en circunstancias similares, es decir, que actuó para reducir al mínimo sus pérdidas "haciendo al mismo tiempo determinadas aportaciones para reequilibrar el valor del activo y el pasivo de Deutsche Airbus".[4378] En consecuencia, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han acreditado que la reestructuración de 1989 fuera incompatible con la práctica de un acreedor privado de Deutsche Airbus en una situación similar, ante la insolvencia inminente de una empresa deudora.

7.1286 Respecto de ese argumento, hacemos las siguientes observaciones. En primer lugar, señalamos que las Comunidades Europeas no han proporcionado ninguna prueba que lo sustente; por ejemplo, evaluaciones contemporáneas objetivas de las perspectivas del Gobierno alemán de minimizar sus pérdidas y/o maximizar la recuperación de su inversión si Deutsche Airbus se reestructuraba del modo descrito, en lugar de procederse a su liquidación. En segundo lugar, no alcanzamos a entender, sobre la base de las pruebas de que disponemos, cómo las condiciones de la reestructuración podrían haber minimizado las pérdidas del Gobierno alemán y/o maximizado sus rendimientos en su condición de principal acreedor de una empresa en dificultades financieras, como Deutsche Airbus. En virtud del convenio de reestructuración, el Gobierno alemán pagó la deuda bancaria pendiente de Deutsche Airbus, reprogramó la deuda de Deutsche Airbus con el Gobierno con arreglo al "bono de recuperación" **[***]**, proporcionó a Deutsche Airbus un préstamo adicional de 165 millones de marcos alemanes para financiar la producción del A320, estableció un programa de seguro contra pérdidas cambiarias (para el cual el Gobierno alemán había asignado en el presupuesto federal -o incluido en sus estimaciones de planificación- aproximadamente 4.100 millones de marcos alemanes, a fin de cubrir sus obligaciones previstas para el período 1989-2000)[4379] y aportó capital social adicional a Deutsche Airbus durante (lo que inicialmente se contempló como) un período de 10 años. En una declaración de 1988 en la que se anunciaba el plan de reestructuración de Deutsche Airbus, el Ministerio de Economía alemán señaló que el Gobierno alemán corría en ese momento con todos los riesgos de Deutsche Airbus, al haber aportado garantías de los costos de los programas A300/A310, y que el objetivo global de su política era transferir a largo plazo al sector privado la gestión de las actividades de Deutsche Airbus y el riesgo asociado a ellas.[4380] El Ministerio también afirmó entonces que la persecución de ese objetivo global -trasladar gradualmente al sector privado la gestión y la responsabilidad sobre Deutsche Airbus- "justifica ahora otro esfuerzo financiero considerable" para llevar a la práctica ese objetivo.[4381] Los términos del convenio de reestructuración de 1989 y las observaciones del Gobierno alemán nos parecen mucho más congruentes con la aportación por el Gobierno de una última serie de ayudas para reducir a largo plazo la dependencia de una empresa respecto de las subvenciones, que con el intento por parte de un acreedor principal de una empresa en dificultades financieras de minimizar sus pérdidas y/o maximizar sus rendimientos.

7.1287 Por último, consideramos que el argumento de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos no han demostrado que la reestructuración de 1989 sea incompatible con la práctica de un acreedor privado de Deutsche Airbus que se encuentre una situación similar, ante la insolvencia inminente de una empresa deudora, carece de pertinencia por lo que respecta a los argumentos de los

[4377] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafo 163.
[4378] CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafo 164.
[4379] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 131.
[4380] *Handelsblatt* Nº 212, 3 de noviembre de 1988, página 24 "Daimler-Benz-MBB/Declaración del Ministerio Federal de Economía de Alemania sobre la reestructuración de la industria aeronáutica", Estados Unidos - Prueba documental 259.
[4381] *Handelsblatt* Nº 212, 3 de noviembre de 1988, página 24 "Daimler-Benz-MBB/Declaración del Ministerio Federal de Economía de Alemania sobre la reestructuración de la industria aeronáutica", Estados Unidos - Prueba documental 259.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estados Unidos relativos al "beneficio". Los Estados Unidos no afirman que la aportación de capital de KfW sea una subvención porque forma parte del convenio de reestructuración de 1989. Tampoco entendemos que sostengan que el convenio de reestructuración de 1989, en conjunto, constituye una subvención.[4382] Los Estados Unidos sostienen que ningún inversor privado hubiera invertido en Deutsche Airbus en el momento pertinente y que, por lo tanto, la inversión de KfW fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados y otorgó un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas trataron de refutar el argumento de los Estados Unidos demostrando que la inversión de KfW no fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados, porque un inversor privado -a saber, Daimler-Benz- invirtió en Deutsche Airbus en el mismo momento y con arreglo a los mismos términos y condiciones que KfW. Fue al responder al argumento de réplica de las Comunidades Europeas cuando los Estados Unidos afirmaron que la inversión de Daimler-Benz estaba relacionada con la reestructuración de un modo que limitaba significativamente el riesgo de la inversión para Daimler-Benz y que, por consiguiente, no puede considerarse que la inversión de Daimler-Benz sea una referencia de mercado a los fines de evaluar la existencia de beneficio.[4383] En el contexto de una respuesta al argumento de réplica de las Comunidades Europeas, no es necesario que los Estados Unidos establezcan que la conducta del Gobierno alemán en lo que respecta al convenio de reestructuración de 1989 considerado globalmente fuera incompatible con la de un acreedor privado de Deutsche Airbus que se encontrara en una situación similar.

7.1288 Por lo tanto, rechazamos el argumento de las Comunidades Europeas de que la inversión de KfW en Deutsche Airbus fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados porque Daimler-Benz hubiera invertido en Deutsche Airbus, "a través de MBB", con arreglo a los mismos términos y condiciones que KfW. A la luz de las pruebas de la peligrosa situación financiera de Deutsche Airbus en el momento de la inversión de KfW, de su grave vulnerabilidad ante variaciones desfavorables del tipo de cambio dólar de los Estados Unidos/marco alemán a falta de un programa gubernamental de garantía de los tipos de cambio, de su dependencia sustancial de la ayuda gubernamental como mínimo a corto y medio plazo, de las pruebas de que, aunque las perspectivas de ventas de Airbus Industrie estaban mejorando, su rentabilidad futura seguiría siendo "difícil" porque tenía una cuota de mercado relativamente pequeña -del 20 por ciento-, y de su incapacidad de atraer inversión privada si no había inversión gubernamental y no se reprogramaba la deuda con el Gobierno, estamos persuadidos de que la decisión de inversión de KfW fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania, porque ningún inversor privado que tratara de obtener un rendimiento razonable de su inversión hubiera hecho la inversión de capital en Deutsche Airbus que hizo KfW. Por consiguiente, constatamos que la adquisición por KfW del 20 por ciento de las acciones de Deutsche Airbus otorgó un "beneficio" a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 y constituye, por lo tanto, una subvención a Deutsche Airbus.[4384]

[4382] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafo 133.

[4383] Los Estados Unidos han señalado claramente lo siguiente: "la pertinencia del hecho de que la aportación de capital de KfW fuera parte del paquete de ayuda destinado a Deutsche Airbus radica en que socava el intento de las Comunidades Europeas de utilizar la inversión de Daimler en MBB (la sociedad matriz de Deutsche Airbus) como referencia de mercado. Daimler no hubiera hecho su inversión sin el paquete de ayuda que comprendía la aportación de capital en cuestión". Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 187, párrafo 129. *Véase, también*, Estados Unidos, respuesta a la pregunta 157 del Grupo Especial, párrafo 141.

[4384] Hemos llegado a nuestras conclusiones de hecho sin inferir conclusiones -lógicas o desfavorables- del hecho de que las Comunidades Europeas no aportaran la información solicitada en las preguntas 46, 73-76,

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1289 Por las razones expuestas en lo que antecede, concluimos que la adquisición de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW en 1989 fue una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, la cual otorgó un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 y constituye, por lo tanto, una subvención al consorcio Airbus Industrie y a Airbus SAS.

7.1290 Los Estados Unidos aducen que la adquisición por KfW de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus es una subvención específica para Airbus en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque fue un acto discrecional del Gobierno alemán el aportar capital a una sola empresa, Deutsche Airbus, en el marco de un paquete de ayuda más amplio para esa empresa.[4385] Aunque los Estados Unidos no han señalado en concreto ningún apartado del artículo 2 como fundamento de su alegación, entendemos por la naturaleza del argumento que presentan que su alegación se funda en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las pruebas presentadas por los Estados Unidos respecto de los términos y condiciones de la inversión de KfW en Deutsche Airbus y las disposiciones de la reestructuración de 1989, confirman de forma más general la aseveración de los Estados Unidos de que la inversión de KfW en Deutsche Airbus estuvo estrictamente limitada a Deutsche Airbus y, por lo tanto, fue "específica" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no impugnan esta alegación de los Estados Unidos. Por consiguiente, constatamos que la adquisición por KfW de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1989 constituye una subvención específica para Airbus SAS.

iv) La transferencia por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus a MBB en 1992

7.1291 Pasamos ahora a la alegación de los Estados Unidos de que la adquisición por MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus fue también una subvención. En primer lugar consideramos si la transferencia por KfW de sus acciones en Deutsche Airbus a MBB es una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Órgano de Apelación ha indicado que el término "fondos" en dicha disposición abarca no sólo el "dinero", sino también los recursos financieros y otros derechos financieros en términos más generales.[4386] Consideramos que las acciones de una empresa son derechos financieros sobre un rédito (en forma de dividendos desembolsados con cargo a los beneficios de una empresa) y sobre una parte del capital de la empresa en el momento de su liquidación. Por lo tanto, consideramos que las acciones de una empresa están comprendidas en el alcance del término "fondos" del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, y que una transferencia de acciones está comprendida en el alcance de la expresión "transferencia directa de fondos". Por consiguiente, concluimos que la transferencia por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus a MBB fue una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.

7.1292 Nuestro enfoque de la cuestión del beneficio en el contexto de la transferencia por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus a MBB consiste en preguntar si las condiciones de esa transferencia son más favorables para MBB que las que hubieran podido obtenerse en el mercado. En la medida en que lo sean, la contribución financiera en cuestión (es decir, la transferencia por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus) habrá otorgado un beneficio a MBB en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

---

77 y 85-90 del Facilitador del Anexo V; Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC). Consideramos innecesario decidir si el Grupo Especial hubiera estado facultado para inferir tales conclusiones.

[4385] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 548.

[4386] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 250.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1293 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han acreditado *prima facie* que la transferencia por KfW de su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus otorgara un beneficio a Deutsche Airbus o a Airbus. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han demostrado que el beneficio de una supuesta subvención pasara de MBB a Deutsche Airbus, en su condición de antiguo fabricante de LCA, o si fuera el caso, a Airbus SAS, el actual fabricante de LCA, ni cómo sucedió tal cosa. Las Comunidades Europeas aducen que MBB no desarrollaba, producía ni vendía LCA en 1992 ni lo hizo posteriormente.[4387] Además, las Comunidades Europeas afirman que, desde la perspectiva de Deutsche Airbus, la transferencia de sus acciones de un accionista (KfW) a otro (MBB) no tiene ninguna trascendencia económica.[4388]

7.1294 Señalamos que, antes de 1989, MBB *sí* llevaba a cabo las actividades de desarrollo y producción en serie de la parte alemana del consorcio Airbus por cuenta de Deutsche Airbus.[4389] Aun aceptando la afirmación de las Comunidades Europeas de que la persona jurídica MBB, como tal, no desarrolló, produjo ni vendió LCA de 1992 en adelante, no nos resulta convincente el argumento de que los Estados Unidos deban demostrar que cualquier beneficio otorgado a MBB por la transferencia a dicha empresa de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus se transfiriera a Deutsche Airbus y, en último término, a Airbus SAS. Recordamos que, antes de que KfW hiciera su inversión en Deutsche Airbus en 1989, Deutsche Airbus era una filial de propiedad total de MBB. Después, MBB siguió teniendo una participación del 80 por ciento en Deutsche Airbus hasta 1992, cuando readquirió la participación del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus y ésta volvió a ser una filial de propiedad total de MBB. Como hemos explicado anteriormente, la readquisición por MBB de la participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus se llevó a cabo únicamente con la finalidad de facilitar la reestructuración de Deutsche Airbus. Por lo tanto, no hay ninguna duda de que estaba intrínsecamente vinculada a la capacidad de Deutsche Airbus de seguir operando en el sector de las LCA. Más adelante, en 1992, cuando Daimler-Benz fusionó MBB con su filial aeroespacial -Dasa-, Deutsche Airbus pasó a ser una filial de propiedad total de Dasa. Dasa ha sido desde entonces la sociedad matriz de Deutsche Airbus y, desde la reorganización del consorcio Airbus en 2000, es accionista mayoritario de EADS. Por consiguiente, a la luz de estos hechos, opinamos que, no habiendo demostrado las Comunidades Europeas que la contribución financiera que supuestamente otorgó un beneficio a MBB no guardaba relación con la producción de LCA de Airbus, debe considerarse que MBB es, junto con Deutsche Airbus, un productor de LCA de Airbus a los fines de nuestro análisis de la existencia de una subvención de conformidad con el Acuerdo SMC.[4390]

7.1295 Por lo que respecta a nuestra determinación de la existencia de un beneficio otorgado por la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus, ya hemos indicado que estamos persuadidos de que la transferencia no fue "gratuita". No obstante, el hecho de que KfW recibiera una contraprestación por la transferencia no supone necesariamente que ésta no otorgara un beneficio: que lo hiciera o no depende de que las condiciones de la transferencia fueran compatibles con las que se podría haber obtenido en el mercado.

[4387] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1203.
[4388] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1203.
[4389] *Informe Monopolkommission*, Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 116. La Oficina Federal de Cárteles de Alemania señala que las subvenciones del Gobierno federal alemán se *traspasaron* a MBB y a Dornier; *informe Monopolkommission*, CE - Prueba documental 30, párrafo 118.
[4390] *Véase*, en relación con la cuestión de la transferencia, nuestra exposición general y las conclusiones que se exponen en los párrafos 7.190 a 7.200 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1296 Señalamos que el precio por el que KfW vendió su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus constaba de dos componentes. El primero era el valor convenido de las acciones al 1º de enero de 1992, según fue establecido por dos empresas de contabilidad independientes con arreglo a un método basado en el mercado. El segundo era **[*******]**. Ese precio debía pagarse **[*******[[**ICSS**]]** *****]**.[4391] Recordamos el carácter **[*******]** de la deuda de Deutsche Airbus pagadera de conformidad con el bono de recuperación; a saber, que dicha deuda debía reembolsarse **[*******]**. Además, **[*******]**.[4392]

7.1297 Dado el **[*******]**, es necesario que evaluemos si el importe del principal de **[[**ICSS**]]** marcos alemanes de **[*******]** de Deutsche Airbus era equivalente al valor de mercado de la participación del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus. Aunque no podemos estimarlo con precisión, no dudamos que el valor actual, en 1992, del importe del principal de **[[**ICSS**]]** marcos alemanes de **[*******]** de Deutsche Airbus hubiera experimentado una fuerte reducción respecto de su importe nominal, habida cuenta de que los reembolsos no se devengarían antes de 2001 y que, en cualquier caso, dependerían de los beneficios anuales antes de impuestos de Deutsche Airbus y se pagarían con cargo al 40 por ciento de los mismos. De hecho, opinamos que el importe del principal de **[[**ICSS**]]** marcos alemanes de **[*******]** de Deutsche Airbus hubiera sido inferior al valor efectivo estimado de la participación del 20 por ciento en Deutsche Airbus, de **[[**ICSS**]]** marcos alemanes. Por lo tanto, consideramos que la transferencia a MBB de la participación del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus se efectuó en condiciones considerablemente más favorables que las del mercado y que, por consiguiente, otorgó un beneficio a MBB. Nuestra conclusión a este respecto está confirmada por pruebas relativas al contexto en el que tuvo lugar la transferencia de 1992.

7.1298 Como señalamos en nuestra exposición de los antecedentes de la reestructuración del capital de Deutsche Airbus, la inversión de duración limitada de KfW en el capital de Deutsche Airbus era un elemento de un plan global de reestructuración de Deutsche Airbus que estaba concebido para trasladar al sector privado los riesgos asociados a la participación en Airbus GIE. Otro elemento del convenio de reestructuración, tal como éste se contemplaba inicialmente, era el establecimiento de un programa de seguro contra pérdidas cambiarias en virtud del cual el Gobierno alemán se comprometía a ofrecer una garantía contra las pérdidas cambiarias en que incurriera Deutsche Airbus. El Gobierno alemán había asignado en el presupuesto federal, o incluido en sus estimaciones de planificación, aproximadamente 4.100 millones de marcos alemanes para cubrir sus obligaciones previstas con arreglo al programa de seguro contra pérdidas cambiarias durante el período comprendido entre 1989 y 2000.[4393] Cuando posteriormente canceló, en 1992, el programa de seguro contra pérdidas cambiarias, el Gobierno alemán había efectuado ya pagos en virtud del programa por una cuantía aproximada de 1.480 millones de marcos alemanes.[4394] Consideramos razonable inferir que la cancelación del programa de seguro contra pérdidas cambiarias ocasionó a Deutsche Airbus una pérdida potencial de aproximadamente 2.600 millones de marcos alemanes en ayudas que en 1989 había previsto recibir hasta 2000. Las Comunidades Europeas reconocen que las modificaciones que

[4391] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre la razón o el modo en que Deutsche Airbus asumió obligaciones que parecen corresponder a MBB en su condición de adquirente de las acciones de KfW en Deutsche Airbus, las Comunidades Europeas respondieron que, tras la cancelación por el Gobierno alemán del mecanismo de seguro cambiario en 1992, las partes acordaron modificar determinadas disposiciones sobre el reembolso -entre ellas, los términos del bono de recuperación- y transferir la participación del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus a cambio del compromiso de Deutsche Airbus de pagar el precio de adquisición convenido con arreglo a lo estipulado el bono de recuperación modificado, a fin de "mantener el equilibrio de derechos y obligaciones negociado en el convenio de reestructuración de 1989"; CE, respuesta a la pregunta 192 del Grupo Especial, párrafo 190.

[4392] Segunda modificación del Acuerdo Marco de fecha 23 de marzo de 1989, fechada el 14 de julio de 1992; CE - Prueba documental 888 (ICSS).

[4393] *Informe Monopolkommission* , Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 131.

[4394] BT-Frs. 13/8409, Estados Unidos - Prueba documental 31, párrafo 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

se introdujeron en 1992 en el Acuerdo Marco -incluidas las que afectan a los términos del bono de recuperación y a la transferencia a MBB de la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus a cambio del compromiso de Deutsche Airbus de pagar el precio de compra convenido, **[*******]**,- fueron pactadas entre las partes para "mantener los derechos y obligaciones negociados en el convenio de reestructuración de 1989".[4395] Por otro lado, los Estados Unidos señalan las declaraciones de Daimler-Benz en el sentido de que la anticipación de la transferencia a MBB de la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus fue una de las medidas concebidas para compensar a Deutsche Airbus/Daimler-Benz por la pérdida de las ayudas que se había previsto recibir en virtud del plan de seguro contra pérdidas cambiarias.[4396]

7.1299 Como hemos señalado anteriormente, no podemos constatar, sobre la base de las pruebas de que disponemos, que la venta a MBB de la participación de KfW en Deutsche Airbus fuera "esencialmente gratuita". No obstante, sobre la base de **[*******]**, concluimos que KfW transfirió a MBB su participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por un valor considerablemente inferior al de mercado, el cual consideramos que es de **[[**ICSS**]** de conformidad con la valoración efectuada por **[*******]**. Por lo tanto, constatamos que la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus otorgó un beneficio a MBB en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4397]

7.1300 En consecuencia, concluimos que la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus fue una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, la cual otorgó un beneficio a MBB en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 y constituye, por lo tanto, una subvención al consorcio Airbus Industrie y a Airbus SAS.

7.1301 Los Estados Unidos aducen que la transferencia a MBB de la participación accionarial del 20 por ciento de KfW en Deutsche Airbus es una subvención específica para Airbus en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque fue el resultado de una negociación entre el Gobierno alemán y una sola empresa para compensar a ésta por los efectos de la supresión de plan de garantía de los tipos de cambio que fue declarado incompatible con el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio.[4398] Aunque los Estados Unidos no han señalado ningún apartado del artículo 2 en concreto como fundamento de su alegación, entendemos por la naturaleza del argumento que proponen que su alegación se funda en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las pruebas de que disponemos respecto de las condiciones de la transferencia de acciones de 1992 confirman la aseveración de los Estados Unidos de que la transferencia de acciones a MBB estuvo estrictamente limitada a dicha empresa y, por lo tanto, fue "específica" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no impugnan esta alegación de los Estados Unidos. Por consiguiente, constatamos que la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus constituye una subvención específica para Airbus SAS.

[4395] CE, respuesta a la pregunta 192 del Grupo Especial, párrafo 190.

[4396] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 550; Daimler-Benz, informe provisional consolidado, 1º de enero - 30 de junio de 1992, Estados Unidos - Prueba documental 272, página 7. Los Estados Unidos hacen referencia a declaraciones similares atribuidas a Peter Carl, entonces Director General de Comercio de la Comisión Europea; Stephen Aris, *Close to the Sun*, Estados Unidos - Prueba documental 23, páginas 166 y 167.

[4397] Hemos llegado a nuestras conclusiones de hecho sin inferir conclusiones -lógicas o desfavorables- del hecho de que las Comunidades Europeas no aportaran la información solicitada en las preguntas 46, 73-76, 77 y 85-90 del Facilitador del Anexo V; Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC). Consideramos innecesario decidir si el Grupo Especial hubiera estado facultado para inferir tales conclusiones.

[4398] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 556.

ICC suprimida donde se indica [***]

d) Conclusión

7.1302 En conclusión, constatamos que la adquisición de una participación accionarial del 20 por ciento en Deutsche Airbus por KfW en 1989 constituye una subvención a Airbus, ya que entraña una contribución financiera, en forma de transferencia directa de fondos, de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, la cual otorgó un beneficio a Deutsche Airbus porque la decisión de inversión fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Alemania. Constatamos asimismo que esa subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Constatamos también que la transferencia a MBB en 1992 de la participación accionarial del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus constituye una subvención a Airbus, ya que entraña una contribución financiera, en forma de transferencia directa de fondos, en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, la cual otorgó un beneficio a MBB porque la contraprestación recibida respecto de la transferencia fue inferior al valor de mercado de las acciones. Constatamos asimismo que esa subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1303 Consideraremos ahora los argumentos de las partes sobre la liquidación en 1998 de la deuda pendiente de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán.

8. La cuestión de si el Gobierno de Alemania ha subvencionado a Airbus al condonar al menos 7.700 millones de marcos alemanes de deuda de Deutsche Airbus al Gobierno

a) Antecedentes de la liquidación de deuda de 1998

7.1304 Recordamos nuestra anterior exposición de los elementos fundamentales de la reestructuración de Deutsche Airbus en 1989.[4399] En particular, señalamos que, de conformidad con el Acuerdo Marco de 1989, el Gobierno alemán: i) pagó 1.900 millones de marcos alemanes correspondientes a deudas bancarias garantizadas de Deutsche Airbus y se comprometió a pagar hasta 750 millones de marcos alemanes de la deuda en concepto de AEP/FEM respecto del A300/A310[4400]; ii) hizo un préstamo de 165 millones de marcos alemanes para financiar la producción del A320; iii) convino en reajustar los plazos de los reembolsos de la financiación gubernamental de los costos de desarrollo de los A300, A310, A320, A330/A340; e iv) hizo una inversión de duración limitada en el capital del Deutsche Airbus por medio de KfW.[4401] El reembolso de los pagos efectuados por el Gobierno alemán conforme a los puntos i) a iii), así como de las cantidades adeudadas al Gobierno alemán como consecuencia de la aplicación del mecanismo de garantía de los tipos de cambio entre 1989 y 1992, era condicional, puesto que la deuda con el Gobierno alemán se regía por los términos del bono de recuperación. Con arreglo al bono de recuperación, la obligación de pago de Deutsche Airbus estaba supeditada a que Deutsche Airbus reconociera beneficios antes de impuestos, sería exigible únicamente contra dichos beneficios, y se ejecutaría con cargo a esos beneficios sólo después haber aplicado todo beneficio en primer lugar a la reconstitución de los fondos propios de Deutsche Airbus y a la dotación de una reserva para cubrir futuras pérdidas cambiarias.[4402]

[4399] *Véanse* los párrafos 7.1264 a 7.1302 *supra*.

[4400] Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafos 121 y 131. De los 750 millones de marcos alemanes, sólo se pagaron efectivamente 426 millones, por lo que la cuantía total de la deuda bancaria de Deutsche Airbus que pagó el Gobierno alemán asciende a 2.330 millones de marcos alemanes; Estados Unidos - Prueba documental 31, párrafo 21; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1184.

[4401] Estados Unidos - Prueba documental 31, página 14.

[4402] Estados Unidos - Prueba documental 30, párrafo 132.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1305 En 1992, tras el informe del Grupo Especial del GATT en el asunto *CEE - Airbus*, KfW transfirió a MBB la participación accionarial del 20 por ciento que tenía en Deutsche Airbus y, como contraprestación, Deutsche Airbus contrajo con el Gobierno alemán una deuda de **[[**ICSS**]]**, **[*******]**. Además, se modificaron las propias condiciones de reembolso estipuladas en el bono de recuperación para establecer que Deutsche Airbus sólo habría de comenzar a efectuar reembolsos a partir de 2001, y únicamente contra el 40 por ciento de sus beneficios antes de impuestos, supeditándose la obligación de reembolso anual a que Deutsche Airbus hubiera obtenido beneficios antes de impuestos en el ejercicio precedente, y con la posibilidad de que dichos beneficios antes de impuestos se redujeran por aplicación de pérdidas acumuladas de ejercicios anteriores.[4403]

7.1306 En 1997, en virtud de la tercera modificación del Acuerdo Marco de 1989, el Gobierno alemán convino en aceptar un pago de 1.400 millones de marcos alemanes de Deutsche Airbus como plena satisfacción de toda la deuda con el Gobierno alemán correspondiente a la financiación del desarrollo del A320.[4404]

7.1307 Por último, en virtud de la cuarta modificación del Acuerdo Marco, el 30 de diciembre de 1998 el Gobierno alemán convino en considerar satisfechos el resto de la deuda y las demás obligaciones de Deutsche Airbus, vigentes y/o previstas de conformidad con el Acuerdo Marco, así como respecto de la financiación del desarrollo del A300 y el A310 desde 2001 en adelante, y respecto de los A330/A340 desde julio de 2004 en adelante, a cambio de un pago de compensación único de 1.750 millones de marcos alemanes, que representaba el valor actual de esos derechos al 1º de enero de 1999.[4405]

7.1308 Los Estados Unidos aducen que el importe total acumulado del principal de la deuda que Deutsche Airbus tenía con el Gobierno alemán en el momento de la transacción de 1998 era como mínimo de 9.400 millones de marcos alemanes.[4406] Según los Estados Unidos, la liquidación de 9.400 millones de marcos alemanes de deuda mediante el pago de 1.735 millones de marcos alemanes equivale a una condonación de deuda de 7.700 millones de marcos alemanes.[4407] Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que la transacción de 1998 debe catalogarse como una "condonación de deuda" y, por lo tanto, como una contribución financiera comprendida en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4408]

[4403] Informe anual de Daimler-Benz de 1997; Estados Unidos - Prueba documental 262, página 96.

[4404] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1183; Tercera modificación del Acuerdo Marco de 23 de marzo de 1989, fechada el 22 de diciembre de 1997, CE - Prueba documental 889 (ICSS). Los Estados Unidos no cuestionan en la presente diferencia la liquidación de 1997 efectuada en virtud de la tercera modificación del Acuerdo Marco; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 30 del Grupo Especial, párrafo 195.

[4405] Cuarta modificación del Acuerdo Marco de 23 de marzo de 1989, fechada el 30 de diciembre de 1998, CE - Prueba documental 880 (ICSS); CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1187.

[4406] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 516. Los Estados Unidos aducen que esa deuda constaba de un importe del principal de 5.400 millones de marcos alemanes respecto de la AEP/FEM correspondiente a los programas A300/A310 y A330/A340; un préstamo de 165 millones de marcos alemanes concedido por el Gobierno alemán en 1988 para garantizar los costos de la producción del A320, que debía reembolsarse con arreglo al bono de recuperación; y 3.800 millones de marcos alemanes en préstamos adicionales derivados de la reestructuración de 1989; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 518-521.

[4407] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 531.

[4408] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 532 y 533. Los Estados Unidos se remiten al informe del Grupo Especial que examinó el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, en el que el Grupo Especial afirmó que la condonación de la deuda es comparable a una donación en efectivo, ya que los fondos que se proporcionaron anteriormente como préstamo sujeto a intereses se suministran ahora gratuitamente, dada la eliminación de la obligación de reembolso; informe del Grupo Especial, *Corea - Medidas que afectan al*

ICC suprimida donde se indica [***]

b) Argumentos de las partes

i) Estados Unidos

7.1309 Los Estados Unidos alegan que en 1998 el Gobierno alemán convino en aceptar un pago de 1.735 millones de marcos alemanes de Deutsche Airbus como plena liquidación de la deuda pendiente de 9.400 millones que Deutsche Airbus tenía con el Gobierno alemán. Los Estados Unidos sostienen que en 1997 Deutsche Airbus y el Gobierno alemán suscribieron un acuerdo en virtud del cual el Gobierno alemán convenía en aceptar un pago de 1.400 millones de marcos alemanes para liquidar el importe pendiente de 1.500 millones de marcos alemanes de la deuda de Deutsche Airbus respecto de la AEP/FEM correspondiente al A320. Posteriormente, en 1998, Deutsche Airbus y el Gobierno alemán suscribieron otro acuerdo por el que el Gobierno alemán convenía en aceptar otro pago de 1.735 millones de marcos alemanes para liquidar el resto de la deuda pendiente de 9.400 millones de marcos alemanes de Deutsche Airbus. Según los Estados Unidos, tanto la liquidación de 1997 como la de 1998 tenían por objeto reforzar el balance de Deutsche Airbus en previsión de la fusión de los socios de Airbus para formar una única entidad societaria llamada Airbus.[4409] Los Estados Unidos aducen que, por lo tanto, la liquidación de 1998 constituye una condonación de deuda de una cuantía de 7.700 millones de marcos alemanes (intereses no incluidos), y que es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4410]

7.1310 Los Estados Unidos aducen que la liquidación de 1998 también otorga un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Según los Estados Unidos, dado que la condonación de deuda es comparable a una donación en efectivo, al igual que ésta pone al receptor en una posición mejor que la posición que de otra forma hubiera ocupado en el mercado.[4411] Los Estados Unidos aducen asimismo que el párrafo 1 d) del artículo 6 del Acuerdo SMC confirma que la condonación de deuda otorga un beneficio y, por lo tanto, constituye una subvención, ya que la condonación de deuda es sólo uno de los cuatro tipos de transacciones que se definen explícitamente como subvenciones que se considera que causan un perjuicio grave.[4412] Según los Estados Unidos, Deutsche Airbus recibió otro beneficio, "intangible", de la liquidación de 1998, puesto que esa liquidación eliminó la incertidumbre comercial en cuanto al plazo durante el que Deutsche Airbus iba a poder disfrutar del beneficio de tener una deuda de 9.400 millones de marcos sin intereses, habida cuenta de que las obligaciones de amortización de Deutsche Airbus estaban supeditadas a la rentabilidad de la empresa después de 2001.[4413]

7.1311 Por último, los Estados Unidos aducen que la liquidación de 1998 es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos sostienen que la liquidación de 1998 se efectuó en virtud de un acuerdo *ad hoc* entre el Gobierno alemán y Deutsche Airbus para liquidar íntegramente la deuda de la empresa respecto de la totalidad del apoyo que había recibido anteriormente del Gobierno. Los Estados Unidos señalan que esa condonación de deuda estuvo

---

comercio de embarcaciones comerciales ("*Corea - Embarcaciones comerciales*"), WT/DS273/R, adoptado el 11 de abril de 2005, párrafo 7.413.

[4409] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 530 y 531.

[4410] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 515. Los Estados Unidos citan la determinación del Grupo Especial en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales* que establece que la condonación de la deuda es "comparable a una donación en efectivo, ya que los fondos que se proporcionaron anteriormente como préstamo sujeto a intereses se suministran ahora gratuitamente, dada la eliminación de su reembolso"; informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.413.

[4411] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 534.

[4412] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 535.

[4413] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 30 del Grupo Especial, párrafo 200.

ICC suprimida donde se indica [***]

limitada específicamente a Deutsche Airbus y que ninguna otra empresa participó en la transacción.[4414]

ii) Comunidades Europeas

7.1312 Las Comunidades Europeas aducen que la liquidación de 1998 no entrañó ninguna condonación de deuda; antes bien, la cuantía de la liquidación constituye el valor actual en 1998 de la obligación de amortización de la deuda pendiente negociada en el marco de la reestructuración de 1989, según fue modificada en 1992. Según las Comunidades Europeas, aun cuando se hubiera otorgado un "beneficio" a Airbus como consecuencia de la reestructuración de 1989 (lo cual niegan), lo que Deutsche Airbus recibió en 1998 no fue sino el valor actual (en 1998) de los beneficios otorgados en virtud de la reestructuración de 1989.[4415] Según las Comunidades Europeas, la liquidación de 1998 no constituyó la "condonación" de la deuda pendiente de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán, sino que simplemente determinó el justo valor (en 1998) de la deuda que se hubiera devengado de conformidad con las obligaciones de amortización negociadas en 1989.[4416] Las Comunidades Europeas sostienen que, aunque los Estados Unidos manifiestan que su intención es impugnar la liquidación de 1998 por considerarla una condonación de deuda de 7.700 millones de marcos alemanes, lo que en realidad tratan de hacer es impugnar los términos del convenio de reestructuración de 1989, lo cual constituye una nueva alegación que queda fuera del mandato de este Grupo Especial.[4417] Además, las Comunidades Europeas aducen que se verían gravemente perjudicadas y dañadas, en detrimento de sus derechos como demandados, si se vieran obligadas a defenderse contra esa alegación jurídica y fácticamente compleja que se planteó por primera vez después de la presentación de las Primeras comunicaciones escritas y de la celebración de la primera reunión sustantiva del Grupo Especial.[4418]

7.1313 Las Comunidades Europeas también cuestionan que Deutsche Airbus adeudara 9.400 millones de marcos alemanes al Gobierno alemán en 1998.[4419] Las Comunidades Europeas afirman que en 1989 el Gobierno alemán negoció un convenio de reestructuración que entrañaba, entre otras cosas, el *aplazamiento* de la deuda pendiente de Deutsche Airbus, con arreglo a un acuerdo de participación en los beneficios (modificado en 1992) denominado *Besserungsschein* (el "bono de recuperación").[4420] Según las Comunidades Europeas, con arreglo a ese instrumento de deuda, las obligaciones de amortización de Deutsche Airbus no serían efectivas antes de 2001 (y hasta que se hubieran alcanzado determinados hitos financieros). Dicho de otro modo, en 1998 las obligaciones de amortización estipuladas en el instrumento de deuda aún no eran efectivas, por lo que las Comunidades Europeas sostienen que no es correcto decir que en 1998 el Gobierno alemán tenía derecho a percibir 9.400 millones marcos alemanes.[4421]

[4414] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 536.
[4415] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 574.
[4416] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 579.
[4417] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 571, 584 y 585-591.
[4418] CE, respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, párrafos 297-298. A este respecto, las Comunidades Europeas sostienen que nunca entendieron que los Estados Unidos estuvieran impugnando las condiciones de la reestructuración de 1989. Según las Comunidades Europeas, el mandato de un grupo especial "no es un blanco móvil que puede ajustarse a gusto del reclamante y a expensas de la parte demandada". CE, respuesta a la pregunta 103 del Grupo Especial, párrafo 297 y nota 179.
[4419] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 567.
[4420] Como se ha indicado anteriormente, las Comunidades Europeas traducen el término *Besserungsschein* por "*debtor warrant*" ("bono de recuperación"). Las Comunidades Europeas señalan que el paquete de reestructuración de 1989 entrañaba el *aplazamiento*, y no la cancelación, de las deudas de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1179.
[4421] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 568-570.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1314 Las Comunidades Europeas también cuestionan la afirmación de los Estados Unidos de que la liquidación de 1998 otorgó un beneficio adicional "intangible", en el sentido de que se eliminó el alto grado de incertidumbre respecto de los créditos que podría reclamar el Gobierno alemán. Las Comunidades Europeas aducen que, aunque la importancia de ese argumento no es evidente, teóricamente es posible que esa conversión pueda dar lugar a un "beneficio" si se realiza por una cuantía que no refleja el valor justo de mercado del flujo de caja a la luz del riesgo conexo. Sostienen que, no obstante ello, para evitar esa posibilidad en el presente caso, una empresa internacional de auditoría independiente, **[*****]**, valoró la deuda de Airbus con el Gobierno alemán aplicando el método de evaluación de empresas más comúnmente empleado, a saber, un análisis de flujo de caja actualizado.[4422] Las Comunidades Europeas aducen que en el informe elaborado **[***] [***]** en 1998 a solicitud del Gobierno alemán con el fin de **[*****]**, se utilizaron tipos de descuento y se evaluaron las previsiones de entrega y los tipos de cambio con el fin de neutralizar las incertidumbres a las que se refieren los Estados Unidos, con objeto de determinar el valor probable de las amortizaciones futuras de conformidad con la reestructuración de 1989, descontadas a su valor actual en 1998.[4423] Las Comunidades Europeas afirman que la cuantía de la liquidación acordada por las partes fue, en último término, superior en **[*****]** al valor atribuido al saldo acreedor del Gobierno alemán.[4424]

c) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1315 Los Estados Unidos han aclarado la alegación relativa a la liquidación de deuda de 1998, que explican en los siguientes términos:

> "{L}a 'alegación' de los Estados Unidos es que las Comunidades Europeas han violado el artículo 5 del Acuerdo SMC por medio del acuerdo de liquidación de 1998, que equivalió a una contribución financiera que otorgó un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del artículo 1, que es específica en el sentido del artículo 2 y que causa efectos desfavorables a los intereses de los Estados Unidos."[4425]

7.1316 Los Estados Unidos aducen que el acuerdo de liquidación de 1998 equivale a una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, en forma de una condonación de deuda de 7.700 millones de marcos alemanes. Las Comunidades Europeas aducen que en 1998 no se tenía con el Gobierno alemán ninguna deuda que pudiera ser condonada: Deutsche Airbus no "adeudaba" nada al Gobierno alemán, porque la obligación de comenzar a amortizar la financiación aportada por el Gobierno alemán no surgía hasta 2001.[4426] El argumento de las Comunidades Europeas da a entender que una deuda sólo puede "condonarse" cuando ha vencido

---

[4422] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 245.

[4423] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 576. Las Comunidades Europeas observan que los Estados Unidos no ofrecen ningún fundamento para cuestionar que la evaluación independiente por **[***]** del valor en 1998 de esas amortizaciones futuras no se hubiera hecho correctamente; los Estados Unidos tampoco aducen que la cantidad a la que llegó **[***]** fuera una infravaloración del valor actual de esos derechos futuros.

[4424] CE; Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 246. Según las Comunidades Europeas, el tipo de descuento implícito en la cuantía de liquidación efectiva supone que el flujo de caja futuro se convirtió al tipo de interés de los empréstitos sin riesgo del Gobierno alemán, lo que significa que Deutsche Airbus había aceptado realmente, en sus negociaciones con el Gobierno alemán, liquidar la deuda como si prácticamente no hubiera riesgo de que los reembolsos se retrasaran en comparación con las previsiones actuales, o de que no se hicieran en absoluto. Las Comunidades Europeas sostienen que las partes efectivamente partieron del supuesto de que la cuantía y periodicidad de los futuros reembolsos de Airbus por lo que respecta a la deuda de que era acreedor el Gobierno alemán era tan segura como el pago de un bono público alemán; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 246.

[4425] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 31 del Grupo Especial, párrafo 204, nota 241; Primera comunicación escrita, párrafos 515-536.

[4426] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 567.

ICC suprimida donde se indica [***]

y es pagadera. No podemos aceptar esa afirmación. Aceptamos las pruebas fácticas aportadas por los Estados Unidos -que no han sido refutadas específicamente por las Comunidades Europeas- de que, hasta 1998, el Gobierno alemán había adelantado cuando menos 9.400 millones de marcos alemanes a Deutsche Airbus, los cuales ésta estaba obligada a reembolsar al Gobierno alemán con arreglo a los términos establecidos en el bono de recuperación y en los acuerdos sobre la AEP/FEM.[4427] En 1998 Deutsche Airbus adeudaba al Gobierno alemán esa cantidad, la cual era, por lo tanto, una deuda, aun cuando las partes hubieran convenido en aplazar su amortización de modo que el primer pago no venciera hasta 2001, si se satisfacían determinados requisitos previos de índole financiera.

7.1317 Los Estados Unidos califican de "condonación de deuda" la contribución financiera derivada de la liquidación de deuda de 1998. Nuestro planteamiento consiste, sin embargo, en determinar en primer lugar si la liquidación de deuda de 1998 entraña una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC y, en segundo lugar, si esa contribución financiera otorga un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Si concluimos que la contribución financiera otorga un "beneficio" a Deutsche Airbus, es posible que en tal caso la subvención en cuestión pueda considerarse una "condonación de deuda" de una cuantía equivalente al beneficio cuyo otorgamiento se haya constatado. No obstante, la primera cuestión para nosotros es determinar si la liquidación de deuda de 1998 constituye uno de los tipos de contribución financiera establecidos en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1. Concluimos que la liquidación de deuda de 1998 constituye una contribución financiera en forma de "transferencia directa de fondos" en el sentido del párrafo 1) a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Señalamos que, en el asunto *Japón - DRAM (Corea)*, el Órgano de Apelación hizo una interpretación amplia del término "fondos" del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, de modo que abarcaba no sólo el "dinero", sino también "los recursos financieros y otros *derechos financieros* en términos más generales".[4428] La deuda con el gobierno es un activo que tiene el gobierno que consiste en determinados *derechos financieros* (es decir, derechos de percibir dinero o sus equivalentes). La liquidación de una deuda con el gobierno entraña, esencialmente, la transferencia al deudor de los derechos financieros que el gobierno tiene contra él, lo que da lugar a la cancelación de la deuda. Por lo tanto, consideramos que la liquidación de la deuda es una "transferencia directa de fondos" por un gobierno y, en consecuencia, una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1318 Consideraremos ahora si la liquidación de deuda de 1998 otorgó un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Los Estados Unidos alegan que al final de 1998 Deutsche Airbus había acumulado una deuda con el Gobierno alemán de 9.400 millones de marcos alemanes, que constaba de i) 5.400 millones en AEP/FEM que el Gobierno alemán había concedido a Deutsche Airbus respecto de los programas A300/A310 y A330/A340[4429]; ii) un préstamo de 165 millones de marcos alemanes que el Gobierno alemán concedió a Deutsche Airbus en 1988 para sufragar los costos de producción del A320[4430]; y

[4427] *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 16 de junio de 1997, donde se informa de una declaración del Director Ejecutivo de Dasa, quien manifestaba que Deutsche Airbus debía 10.500 millones de marcos alemanes con arreglo al acuerdo de participación en los beneficios (es decir, el bono de recuperación y 1.000 millones de marcos alemanes en amortizaciones de la AEP/FEM en función de la entrega), Estados Unidos - Prueba documental 263; *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 24 de mayo de 1997, donde se informa de una declaración del Ministro de Hacienda del Gobierno federal en el sentido de que el Gobierno alemán tenía derecho a percibir en virtud de bonos de recuperación 10.400 millones de marcos alemanes en concepto de subvenciones del Gobierno federal alemán a Airbus; Estados Unidos - Prueba documental 264.

[4428] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 250.

[4429] Los Estados Unidos señalan que la cifra de 5.400 millones de marcos alemanes corresponde únicamente al principal; Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 519.

[4430] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 520. Los Estados Unidos citan documentos presupuestarios alemanes en los que se indica que el préstamo de 165 millones de marcos alemanes fue inicialmente parte de un préstamo total de 670 millones de marcos alemanes que el Gobierno alemán había

ICC suprimida donde se indica [***]

iii) aproximadamente 3.800 millones de marcos alemanes en préstamos adicionales que el Gobierno alemán había concedido a Deutsche Airbus en el decenio de 1980 y a principios del decenio de 1990, y que se originaron en la reestructuración de Deutsche Airbus de 1989.[4431] El Gobierno alemán y Daimler-Benz negociaron liquidar la deuda pendiente de Deutsche Airbus respecto de las obligaciones consignadas en el bono de recuperación y respecto de la AEP/FEM sobre la base de un informe preparado por la empresa de contabilidad **[***]**. En el informe **[***]**, **[***]** trató de calcular un valor actual para los dos tipos de obligaciones de amortización condicionales de Deutsche Airbus. El primer tipo comprendía los derechos derivados de entregas futuras de LCA; por ejemplo, la financiación del Gobierno alemán para el desarrollo del A300 y el A310 (a partir de 2001) y para los A330/A340, a partir de julio de 2004. El segundo tipo comprendía cantidades pagaderas conforme al bono de recuperación (que debían pagarse con cargo al 40 por ciento de los beneficios anuales antes de impuestos de Deutsche Airbus a partir de 2001). En el informe **[***]** se empleó un método basado en el valor de los flujos de caja actualizados para calcular **[***]**.[4432] La cuantía de la liquidación que en último término se negoció entre el Gobierno alemán y Daimler-Benz era mayor que el extremo superior de la franja de valores **[***]**.

7.1319 Los Estados Unidos aducen que, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que 1.700 millones de marcos alemanes fuera el valor justo actual de los derechos del Gobierno en el momento de la liquidación, el efecto de liquidar la deuda mediante un pago de 1.700 millones de marcos alemanes fue otorgar a Airbus un beneficio no recurrente de 7.700 millones de marcos, en lugar de que recibiera a lo largo de varios decenios a partir de 1989 el beneficio de un tipo de interés inferior al del mercado, conforme a lo estipulado en el bono de recuperación. Según los Estados Unidos, al determinar si Deutsche Airbus recibió una ventaja respecto de lo que hubiera obtenido de un acreedor en condiciones de mercado, es necesario considerar también "que los términos de los derechos subyacentes no se han estipulado con arreglo a las condiciones de mercado". Así pues, a juicio de los Estados Unidos, el valor justo de mercado de los derechos que un acreedor tendría frente a Deutsche Airbus en condiciones de mercado hubiera sido mayor que el valor justo de mercado de los derechos estipulados con independencia de las condiciones del mercado que el Gobierno alemán tenía frente a Deutsche Airbus. Los Estados Unidos aducen que, al descontar con efecto a partir del 1º de enero de 1999 las obligaciones de amortización en condiciones de favor correspondientes a la AEP/FEM y el resto de la deuda pendiente, el Gobierno alemán transformó los préstamos y las subvenciones reembolsables, así como el beneficio futuro que llevaban aparejado, en una obligación de amortización actual neta de 1.700 millones de marcos alemanes y, por lo tanto, en un beneficio actual neto de 7.700 millones de marcos alemanes.[4433]

7.1320 El examen de esta cuestión engloba dos niveles de transacciones que podrían haber constituido subvenciones a Deutsche Airbus, a saber: i) las transacciones iniciales entre el Gobierno alemán y Deutsche Airbus que dieron lugar a la obligación de esta última de reembolsar al Gobierno alemán 9.400 millones de marcos alemanes en diciembre de 1998; y ii) la liquidación por el Gobierno alemán de esa deuda a cambio de un pago de 1.750 millones de marcos alemanes. Los Estados

---

decidido conceder a Deutsche Airbus para la producción del A320. Según los Estados Unidos, en 1989 el Gobierno alemán convirtió 505 millones de marcos alemanes del préstamo en una inversión de capital de 505 millones de marcos en Deutsche Airbus. Como se ha indicado anteriormente, los Estados Unidos impugnan la inversión de capital de 505 millones de marcos alemanes del Gobierno alemán por considerarla una subvención específica. *Véanse* los párrafos 7.1264-7.1302 y 7.1315-7.1322 *supra*.

[4431] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 521.

[4432] **[***]** también proporcionó al Gobierno alemán un documento en el que confirmaba su opinión de que la cuantía de la liquidación no suponía una alteración de las obligaciones contractuales vigentes a favor del beneficiario, sino que constituía una amortización adecuada de esas obligaciones sobre la base de los diversos supuestos en los que se había basado la cuantía de la liquidación; Carta de **[***]** de fecha 26 de julio de 1999, CE - Prueba documental 205 (ICSS).

[4433] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 30 del Grupo Especial, párrafo 199.

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos han impugnado esta última transacción por considerarla una subvención específica a Deutsche Airbus.[4434] No estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que sea apropiado considerar los términos de las transacciones iniciales que dieron lugar a la deuda total de 9.400 millones de marcos al determinar si las condiciones de la liquidación de esa deuda son compatibles con aquellos en los que un acreedor la hubiera liquidado en condiciones de mercado. Sabemos que es posible que las transacciones subyacentes fueran también subvenciones y, de hecho, en la presente diferencia algunas de ellas han sido impugnadas por tal motivo y se ha constatado que efectivamente lo eran.[4435] No obstante, a la luz de las circunstancias específicas de la liquidación de deuda de 1998, no consideramos que el hecho de que las transacciones subyacentes puedan ser subvenciones sea pertinente en lo que respecta a la cuestión de si la "contribución financiera" que se ha sometido a nuestra consideración -es decir, la transferencia a Deutsche Airbus de los derechos financieros que el Gobierno alemán tenía frente a ella, por una cantidad determinada- otorgó un "beneficio" a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.[4436] A los efectos de determinar si se otorgó un beneficio como consecuencia de la liquidación de deuda de 1998, la pregunta pertinente es si las condiciones de la transferencia de los derechos financieros fueron compatibles con las que Deutsche Airbus hubiera obtenido de un acreedor en condiciones de mercado.

7.1321 Las Comunidades Europeas han aportado pruebas de que la cuantía de la liquidación de 1.750 millones de marcos alemanes negociada entre el Gobierno alemán y Daimler-Benz estaba basada en el valor actual de los derechos financieros y era compatible con las condiciones que Deutsche Airbus hubiera obtenido en el mercado para la liquidación de esos derechos. Los Estados Unidos no han impugnado los supuestos empleados ni la gama de estimaciones a la que se llega en el informe **[*******]**; tampoco han aducido que la cuantía de la liquidación de 1.750 millones de marcos alemanes fuera inferior al justo valor, en 1998, de la deuda pendiente con el Gobierno alemán. Sobre la base de las pruebas no refutadas que han aportado las Comunidades Europeas, en las que se acredita que la cuantía de 1.750 millones de marcos alemanes es compatible con el valor actual, en 1998, de la deuda pendiente de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán, consideramos que los Estados Unidos no han establecido que la liquidación de la deuda pendiente de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán por 1.750 millones de marcos alemanes en 1998 otorgara un beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[4434] Aunque en la presente diferencia los Estados Unidos han impugnado algunas de las transacciones subyacentes por considerarlas subvenciones específicas -incluidos elementos del convenio de reestructuración de 1989, a saber, la adquisición por KfW de una participación en el capital social del 20 por ciento en Deutsche Airbus en 1989 y la posterior transferencia de esa participación a MBB en 1992-, señalamos que no impugnan globalmente el convenio de reestructuración de 1989. Los Estados Unidos han dejado claro que su impugnación se limita a "la transacción de 1998 que dio lugar a la eliminación de 9.400 millones de marcos alemanes de la deuda de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán a cambio de un pago único de 1.700 millones de marcos alemanes"; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 187 del Grupo Especial, párrafo 133.

[4435] Los Estados Unidos han impugnado algunas de las transacciones subyacentes que dieron lugar a la deuda por considerar que eran también, ellas mismas, subvenciones; por ejemplo, la AEP/FEM correspondiente a los A300/A310, A320 y A330/A340 y la venta a MBB en 1992 de la participación en capital social del 20 por ciento que KfW tenía en Deutsche Airbus. Hemos constatado en la presente diferencia que en ambos casos se trata de subvenciones específicas. *Véanse* los párrafos 7.497 y 7.1302 *supra*. Si, tras constatar que esas transacciones subyacentes son subvenciones, constatáramos que la liquidación de los derechos financieros que originaron fue una subvención *porque las transacciones subyacentes son subvenciones*, estaríamos contando dos veces las mismas subvenciones.

[4436] No nos pronunciamos respecto de si, en otras circunstancias de hecho, puede ser pertinente al dilucidar si una liquidación de una deuda otorgó un beneficio el hecho de que dicha deuda corresponda a subvenciones concedidas previamente.

ICC suprimida donde se indica [***]

d) Conclusión

7.1322 Concluimos que la liquidación por el Gobierno alemán en 1998 de la totalidad de la deuda pendiente de Deutsche Airbus con el Gobierno alemán a cambio de un pago de 1.750 millones de marcos alemanes es una contribución financiera en forma de "transferencia directa de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No estimamos, sin embargo, que la contribución financiera otorgara un "beneficio" a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por lo tanto, rechazamos la alegación de los Estados Unidos de que la liquidación de deuda de 1998 constituye una subvención específica a Airbus.

9. La cuestión de si las aportaciones de capital a Aérospatiale por el Gobierno francés son subvenciones específicas

a) Las inversiones de capital del Gobierno francés en Aérospatiale entre 1987 y 1994

i) Antecedentes fácticos

7.1323 En esta sección nos ocupamos de las alegaciones de los Estados Unidos de que las cuatro aportaciones de capital que hizo el Gobierno francés a Aérospatiale entre los años 1987 y 1994 constituyen subvenciones específicas a Airbus. Expondremos brevemente los hechos relativos a esas aportaciones de capital, para examinar después los argumentos de las partes y exponer nuestra evaluación de las cuestiones jurídicas pertinentes y nuestras constataciones.

7.1324 Recordamos que, desde su fundación en 1970 hasta 1999, Aérospatiale perteneció íntegramente, de forma directa o indirecta, al Gobierno francés.[4437] En 1987 el Gobierno francés hizo una aportación de capital de 1.250 millones de francos franceses a Aérospatiale. Esa cantidad se contabilizó en los estados financieros de Aérospatiale correspondientes al ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 1987, aunque no fue desembolsada hasta el comienzo de 1988.[4438] El Gobierno francés hizo otra aportación de capital de 1.250 millones de francos franceses a Aérospatiale en 1988.[4439] Posteriormente, en 1992, Crédit Lyonnais, que estaba entonces controlada por el Gobierno francés, adquirió una participación accionarial del 20 por ciento en Aérospatiale.[4440] En virtud de esa transacción Crédit Lyonnais suscribió 1.400 millones de francos franceses en acciones de nueva emisión de Aérospatiale y adquirió las acciones ya existentes de Aérospatiale que tenía el Gobierno francés, a cambio de emitir al Gobierno francés aproximadamente el 2 por ciento

[4437] El Gobierno francés participaba indirectamente en Aérospatiale a través de SOGEPA y (tras la inversión de capital de 1992) de Crédit Lyonnais. En 1999 Aérospatiale se fusionó con Matra Hautes Technologies para formar Aérospatiale-Matra; *véase* la nota 2054.

[4438] Resultados de Aérospatiale de 1987, página 2, Estados Unidos - Prueba documental 32, página 2; informe del Senado francés Nº 88, *Project de loi des finances pour 1989, Tome III, Annexe 34 du 21/11/1988, Transports et mer II/Aviation civile III/Météorologie*, Estados Unidos - Prueba documental 279, página 33.

[4439] Informe del Senado francés Nº 85, *Project de loi des finances pour 1991, Tome III, Annexe 19, Equipement, logement, transport et mer*, Estados Unidos - Prueba documental 281, página 46, donde consta la realización de una aportación de 1.250 millones de francos franceses del Gobierno francés a Aérospatiale en 1987 y la realización de otra aportación de capital de 1.250 millones de francos franceses por el Gobierno francés a Aérospatiale en 1988; *Aérospatiale 1998 Annual Report*, Estados Unidos - Prueba documental 282, páginas 5 y 25; Aérospatiale, *Comptes de l'Exercise 1988*, página 5, donde se hace referencia a la recepción de un "segundo tramo" de 1.250 millones de francos franceses por Aérospatiale en 1988.

[4440] Inmediatamente antes de la inversión de capital de Crédit Lyonnais en 1992, el Gobierno francés tenía una participación del 54,3 por ciento en Crédit Lyonnais. Después de la inversión de capital, su participación aumentó al 56,1 por ciento.

ICC suprimida donde se indica [***]

del capital social de Crédit Lyonnais.[4441] El 1º de febrero de 1994 el Gobierno francés hizo una nueva transferencia de capital, de 2.000 millones de francos franceses, a Aérospatiale.[4442]

7.1325 Señalamos que en su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas indican que las cuantías y fechas pertinentes de las aportaciones de capital del Gobierno francés son las siguientes: 1.480 millones de francos franceses en 1988; 1.250 millones de francos franceses en 1989; 1.439 millones de francos franceses en 1992 y 2.000 millones de francos franceses en 1994.[4443] Así pues, aunque las partes están de acuerdo por lo general en lo que respecta a las cuantías y los momentos de las aportaciones de capital de 1992 y 1994, los Estados Unidos alegan que el Gobierno francés hizo una aportación de capital de 1.250 millones de francos franceses en 1987, mientras que las Comunidades Europeas consideran que esa aportación de capital fue de 1.480 millones de francos franceses y tuvo lugar en 1988. Del mismo modo, la "segunda" aportación de capital de 1.250 millones de francos franceses, que, según alegan los Estados Unidos, se hizo en 1988, tuvo lugar, a juicio de las Comunidades Europeas, en 1989. En las pruebas documentales a las que se remiten las Comunidades Europeas en apoyo de su afirmación de que las fechas pertinentes de las dos aportaciones de capital son 1988 y 1989, en lugar de 1987 y 1988, como alegan los Estados Unidos, consta, en realidad, que las aportaciones de capital se hicieron en 1987 y 1988. En cuanto a la aparente discrepancia sobre la cuantía de aportación de capital de 1987, los Estados Unidos señalan que, aunque en el informe anual de 1987 de Aérospatiale consta una "ampliación de capital social en curso" de 1.480 millones de francos franceses, cabe presumir que esa mayor cuantía comprende un anticipo capitalizado de 230 millones de francos franceses que se proporcionó en 1986. Estamos persuadidos de que el Gobierno francés hizo una contribución de capital de 1.250 millones de francos franceses a Aérospatiale en 1987 y otra contribución de la misma cuantía en 1988, y procederemos a examinar las alegaciones de los Estados Unidos partiendo de esa base.

7.1326 Los Estados Unidos aducen que cada una de las aportaciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale en 1987, 1988, 1992 (ésta efectuada por Crédit Lyonnais) y 1994 es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC que otorgó un beneficio a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Los Estados Unidos alegan además que cada una de esas transacciones constituye una subvención específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Como se desprenderá de nuestro comentario de los respectivos argumentos de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, la discrepancia entre las partes respecto de si las transacciones controvertidas son subvenciones específicas se centra en la cuestión de si puede decirse que otorgaron un "beneficio" a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Para dilucidar ese punto es preciso considerar primero cuál es el criterio apropiado para determinar la existencia de un beneficio otorgado por una contribución financiera en forma de aportación de capital, así como de la índole de las pruebas suficientes para establecer (y para refutar) la existencia de un beneficio.

[4441] La transacción tuvo lugar en dos etapas: i) Crédit Lyonnais, por medio de su filial Crédit Lyonnais Industrie-Clindus, adquirió 3.570.884 acciones de nueva emisión de Aérospatiale (lo que representó una ampliación de 1.439 millones de francos franceses del capital social de Aérospatiale); y ii) el Gobierno francés aportó 4.637.931 de sus acciones de Aérospatiale a Crédit Lyonnais, a cambio de una ampliación del capital de Crédit Lyonnais reservado al Estado; *Aérospatiale Group Annual Report 1992*, CE - Prueba documental 174, página 74.

[4442] *Aérospatiale 1993 Annual Report*, CE - Prueba documental 186, página 42.

[4443] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1132.

ICC suprimida donde se indica [***]

ii) Argumentos de las partes

Estados Unidos

El criterio apropiado para determinar la existencia de "beneficio" de conformidad con el párrafo 1 b) del artículo 1

7.1327 Los Estados Unidos señalan que en el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC no se establece un criterio para determinar si una aportación de capital otorga un beneficio a su receptor.[4444] Los Estados Unidos sostienen que el apartado a) del artículo 14 ofrece, sin embargo, un contexto pertinente para determinar cómo hacer esa determinación, ya que establece un criterio a los efectos de la Parte V del Acuerdo SMC.[4445] A la luz del apartado a) del artículo 14, los Estados Unidos aducen que, "si la decisión de un gobierno de aportar capital social a una empresa es incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en el territorio de ese Miembro, la aportación otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC".[4446] Así pues, según los Estados Unidos, si, con arreglo a la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en el territorio del Miembro que concede la subvención, no se hubiera hecho la aportación de capital, o si la aportación de capital por el gobierno se ha hecho en condiciones más favorables que las comerciales, la aportación de capital otorga un beneficio y constituye una subvención.[4447]

7.1328 Según los Estados Unidos, cuando las acciones de la empresa receptora no cotizan en bolsa, la cuestión de si una aportación de capital es compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en el territorio del Miembro entraña un análisis de la situación y los resultados financieros de la empresa para determinar si el gobierno tenía una expectativa realista de obtener un rendimiento razonable de la inversión, o si cabría esperar que un inversor privado hubiera asumido esa inversión.[4448] Los Estados Unidos sostienen que la práctica habitual de los inversores privados que estudian la posibilidad de invertir en una empresa es analizar indicadores de la solidez y los resultados financieros y comerciales de la empresa, según se reflejan en los estados financieros de ésta, así como llevar a cabo un análisis objetivo y profundo de la "debida diligencia" de la empresa. Los Estados Unidos sostienen que un inversor que opera en el mercado, con opciones prácticamente ilimitadas para invertir su capital, está interesado en maximizar sus rendimientos, con independencia de que ese interés coincida con el interés de una determinada empresa en satisfacer sus necesidades de capital permanente.[4449]

Las aportaciones de capital de 1987 y 1988

7.1329 Los Estados Unidos aducen que las contribuciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale en 1987 y 1988 son transferencias directas de fondos en forma de aportaciones de capital y, por lo tanto, constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4450] Los Estados Unidos aducen que cada una de esas contribuciones financieras

[4444] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 544.
[4445] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 544.
[4446] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 545.
[4447] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 562.
[4448] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 563.
[4449] Por esta razón, los Estados Unidos sostienen que no hace al caso el hecho de que el Gobierno francés pueda haber considerado que las aportaciones de capital eran necesarias para satisfacer las necesidades de capital permanente de Aérospatiale; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 322.
[4450] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 567.

ICC suprimida donde se indica [***]

otorgó un beneficio a Aérospatiale y, por lo tanto, constituye una subvención a dicha empresa.[4451] Por último, los Estados Unidos aducen que esas subvenciones son específicas para Aérospatiale en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, ya que son aportaciones *ad hoc* efectuadas a la empresa por el Gobierno francés y están limitadas explícitamente a Aérospatiale.[4452]

7.1330 En apoyo de su argumento de que las aportaciones de capital de 1987 y 1988 fueron incompatibles con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia, y, por lo tanto, otorgaron un beneficio a Aérospatiale, los Estados Unidos sostienen que Aérospatiale tenía "graves problemas financieros" en los momentos pertinentes, cuando el Gobierno francés habría estado considerando si hacer o no las inversiones. Los Estados Unidos señalan el patrimonio neto total de Aérospatiale en 1986 (que era ligeramente superior a los 3.300 millones de francos franceses), comparándolo con su endeudamiento a largo plazo, de 8.700 millones de francos franceses, y con su pasivo total, de aproximadamente 36.700 millones de francos franceses.[4453] Los Estados Unidos también aportan pruebas de determinados indicadores financieros básicos de Aérospatiale, comparándolos con los de un supuesto grupo empresas homólogas de los sectores franceses aeroespacial y de defensa.[4454] Los Estados Unidos indican que el coeficiente de endeudamiento de Aérospatiale era de 10,9 en 1986, frente al promedio del 6,2 por ciento del grupo de empresas homólogas. El coeficiente de cobertura de la deuda de Aérospatiale era de 0,1 en 1986 y de 0 en 1987, frente a los promedios de 1,1 y 1,6, respectivamente, del grupo de homólogas.[4455] Por último, los Estados Unidos observan que el rendimiento sobre el capital de Aérospatiale fue del 9,8 por ciento y del 4 por ciento en 1986 y 1987, respectivamente, frente a los promedios del 45,2 por ciento y el 17,2 por ciento del grupo de empresas homólogas. En suma, los Estados Unidos aducen que "en 1987 y 1988, Aérospatiale tenía una crisis de liquidez; las inversiones fueron insuficientes para resolver la crisis; había sido una mala inversión en los años que precedieron a las aportaciones de capital".[4456]

7.1331 Además, los Estados Unidos señalan que el Facilitador del Anexo V había solicitado a las Comunidades Europeas que indicaran si durante ese período se había hecho alguna evaluación previa de las aportaciones de capital o de las acciones de Aérospatiale, y que proporcionaran, si los había, informes o análisis contemporáneos de la situación financiera o las perspectivas de Aérospatiale.[4457] Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas no aportaron esa información ni indicaron si existía. En consecuencia, los Estados Unidos aducen que la omisión de la respuesta por las Comunidades Europeas da lugar a la inferencia lógica de que tales análisis contemporáneos no existen (lo que indica que hubo un comportamiento distinto de la práctica habitual en materia de

[4451] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 561.
[4452] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 574.
[4453] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 569.
[4454] Estados Unidos - Prueba documental 274. Los supuestos indicadores financieros básicos son el rendimiento sobre el capital, el coeficiente de endeudamiento y el coeficiente de cobertura de la deuda. Las empresas del supuesto grupo de homólogas son Aviation Latécoère, Dassault Aviation S.A., SAFRAN S.A., Thales S.A. y Zodiac S.A.
[4455] Los Estados Unidos señalan que, dado que es necesario un coeficiente de 1 o superior para que una empresa pueda cubrir su deuda pendiente a corto plazo, los coeficientes de cobertura de la deuda de Aérospatiale indican que se encontraba en "graves dificultades financieras" en ese momento.
[4456] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 573. Los Estados Unidos señalan que las pruebas de una previsión de recuperación del mercado de LCA que aportaron las Comunidades Europeas datan sólo de 1994, y que las Comunidades Europeas no presentaron ninguna prueba de que el Gobierno francés hubiera realizado estudios o análisis contemporáneos sobre las perspectivas de Aérospatiale en 1988, 1989, 1992 ó 1994; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 27 de las primeras preguntas del Grupo Especial, párrafo 174.
[4457] Pregunta 94 h) i) del Facilitador a las Comunidades Europeas, Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

inversiones de los inversores privados), o que esos análisis contemporáneos contienen información que socava argumento de las Comunidades Europeas.[4458]

La aportación de capital de 1992

7.1332 Los Estados Unidos afirman que Crédit Lyonnais, al ser una entidad que estaba controlada por el Gobierno francés en el momento pertinente, es un "organismo público" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 y, por consiguiente, que la inversión de 1.400 millones de francos franceses que Crédit Lyonnais hizo en Aérospatiale constituye una transferencia directa de fondos (en forma de aportación de capital) por un organismo público en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4459] Los Estados Unidos aducen que esa contribución financiera otorgó un beneficio a Aérospatiale porque la decisión de Crédit Lyonnais de invertir en Aérospatiale en 1992 fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. Por último, los Estados Unidos aducen que la aportación de capital de 1992 es específica para Aérospatiale en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque es una aportación *ad hoc* por un organismo público y está explícitamente limitada a Aérospatiale.[4460]

7.1333 En apoyo de su argumento de que la aportación de capital por Crédit Lyonnais en 1992 fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia y, por lo tanto, otorgó un beneficio a Aérospatiale, los Estados Unidos se remiten a determinadas pruebas de la solidez y los resultados financieros de Aérospatiale, según se reflejan en sus estados financieros, así como de sus perspectivas comerciales en el momento de la aportación de capital de 1992. A este respecto, los Estados Unidos señalan que el pasivo total de Aérospatiale había aumentado de 33.200 millones de francos franceses en 1989 a 60.200 millones de francos franceses en 1991, y que la deuda con vencimiento a un año había aumentado de 3.600 millones a 8.400 millones de francos franceses.[4461] El coeficiente de cobertura de la deuda de Aérospatiale era de 0,1, -0,5 y 0,2 en los años 1989, 1990 y 1991, respectivamente, frente a los correspondientes promedios del grupo de homólogas, de 2,4, 1,5 y 1,3, respectivamente.[4462] El coeficiente de endeudamiento de Aérospatiale era de 6,5 en 1989, 10,5 en 1990 y 12,3 en 1991, frente a los promedios del grupo de homólogas de 4,0, 4,3 y 3,7, respectivamente, en los mismos períodos.[4463] Los Estados Unidos consideran que esos resultados prueban que "antes de que se decidiera en 1992 hacer una nueva aportación de capital, Aérospatiale había venido endeudándose más profundamente, tenía una menor capacidad de pagar sus compromisos a corto plazo, y su capital estaba sometido a una constante presión a causa de las continuas pérdidas".[4464]

7.1334 Además, los Estados Unidos señalan que Aérospatiale había tenido pérdidas de explotación netas en 1990 y había declarado un resultado positivo en 1991 únicamente por el efecto de dos

[4458] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 572.
[4459] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 580. Los Estados Unidos señalan que, en el proceso del Anexo V, las Comunidades Europeas confirmaron que Crédit Lyonnais estaba controlada por el Gobierno francés en el momento de la aportación de capital de 1992; CE, respuesta a la pregunta 99 del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).
[4460] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 590.
[4461] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 583, donde se citan el informe anual de Aérospatiale de 1989, Estados Unidos - Prueba documental 287, y el informe anual de Aérospatiale de 1991, Estados Unidos - Prueba documental 273.
[4462] Estados Unidos, Primera comunicación escrita; párrafo 583; *Ratio Comparison Chart*, Estados Unidos - Prueba documental 274.
[4463] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 583; *Ratio Comparison Chart*, Estados Unidos - Prueba documental 274.
[4464] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 583.

ICC suprimida donde se indica [***]

partidas de ingresos extraordinarios que no procedían de sus actividades relacionadas con Airbus.[4465] Según los Estados Unidos, el rendimiento sobre el capital de Aérospatiale era "desolador" en los años que precedieron a la aportación de capital de 1992.[4466] Además, los Estados Unidos señalan que en las informaciones de prensa contemporáneas se preguntaba qué sentido tenía para Crédit Lyonnais la inversión en Aérospatiale.[4467] En suma, los Estados Unidos aducen que los resultados financieros de Aérospatiale en el momento de la aportación de capital de 1992 hubieran disuadido a los inversores privados de inyectar más capital social en la empresa. Según los Estados Unidos, Aérospatiale estaba atravesando una crisis de liquidez y había sido una mala inversión en los años anteriores a la aportación, y la situación del sector aeronáutico no indicaba que las perspectivas fueran a mejorar pronto.[4468]

7.1335 Por último, los Estados Unidos señalan que las Comunidades Europeas, cuando el Facilitador del Anexo V les solicitó que aportaran informes, estudios o análisis contemporáneos de la situación financiera de Aérospatiale o de las expectativas en lo que respectaba a la inversión, respondieron que las transacciones controvertidas se habían llevado a cabo con arreglo a la práctica de inversión del Gobierno francés y en plena conformidad con la legislación francesa.[4469] Los Estados Unidos sostienen que la respuesta de las Comunidades Europeas da a entender que la aportación de capital fue compatible con las prácticas del Gobierno francés, no con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados, y que la negativa de las Comunidades Europeas a ofrecer la información solicitada por el Facilitador del Anexo V refuerza esa conclusión.

La aportación de capital de 1994

7.1336 Los Estados Unidos alegan que, en febrero de 1994, el Gobierno francés transfirió otros 2.000 millones de francos franceses a Aérospatiale como anticipo de una ampliación de capital que tuvo lugar en abril de 1994.[4470] Según los Estados Unidos, ese aporte de capital constituye una contribución financiera, ya que es una transferencia directa de fondos en forma de aportación de capital en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4471] Los Estados Unidos aducen que la aportación de capital de 1994 otorgó un beneficio a Aérospatiale porque, con arreglo al análisis de la situación y los resultados financieros de Aérospatiale antes de la aportación de capital, esa inversión era incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia. Por último, los Estados Unidos aducen que la aportación de capital de 1994 es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque fue una aportación *ad hoc* que estuvo limitada explícitamente a Aérospatiale.

7.1337 En apoyo de su argumento de que la aportación de capital de 1994 fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia y, por lo tanto,

---

[4465] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 583; informe anual de 1991 de Aérospatiale, Estados Unidos - Prueba documental 273; informe anual de 1990 de Aérospatiale, Estados Unidos - Prueba documental 289.

[4466] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 585. Los Estados Unidos señalan que el rendimiento sobre el capital de Aérospatiale fue del 2,2 por ciento en 1989, el 7,7 por ciento negativo en 1990, y el 4,5 por ciento en 1991, frente a promedios del grupo de homólogas del 15,8, el 14,5 y el 15,2 por ciento en los correspondientes períodos.

[4467] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 586.

[4468] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 589.

[4469] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 588; donde se cita CE, respuesta a la pregunta 100 g) del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

[4470] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 594.

[4471] Entendemos que los Estados Unidos impugnan la inversión de capital que hizo el Gobierno francés, y que esa transacción tuvo la forma de una aportación en efectivo anticipada que se hizo a Aérospatiale en febrero de 1994 contra la emisión de nuevas acciones de Aérospatiale que tendría lugar en abril de 1994.

ICC suprimida donde se indica [***]

otorgó un beneficio a Aérospatiale, los Estados Unidos se remiten a los resultados financieros y los indicadores financieros declarados por Aérospatiale en los ejercicios precedentes a la aportación de capital de 1994. A este respecto, los Estados Unidos señalan que Aérospatiale declaró pérdidas netas consolidadas de 2.380 millones de francos franceses y de 1.400 millones de francos franceses en 1992 y 1993, respectivamente.[4472] Además, los Estados Unidos señalan que los indicadores financieros de Aérospatiale "seguían siendo lamentables".[4473] Los Estados Unidos citan también varias noticias de prensa que dan a entender que la grave situación financiera de Aérospatiale era de común conocimiento en el momento de la aportación de capital de 1994; entre ellas figura una declaración del entonces presidente de Aérospatiale, Louis Gallois, de febrero de 1994, quien afirmaba que, desde el punto de vista de un inversor, probablemente Aérospatiale era todavía "repulsiva" y sugiriendo que era improbable que la privatización de Aérospatiale tuviera lugar en 1994 o incluso en 1995.[4474] Asimismo, los Estados Unidos aducen que las perspectivas de Aérospatiale en el momento de la aportación de capital de 1994 tampoco eran prometedoras, y señalan la previsión, recogida en el informe anual de 1993 de Aérospatiale, de que la situación económica seguiría siendo muy difícil en 1994.[4475]

7.1338 Los Estados Unidos señalan también que la Comisión Europea examinó la aportación de capital de 1994 con arreglo a las normas de las Comunidades Europeas sobre la ayuda estatal, y que, pese a que en el proceso del Anexo V el Facilitador solicitó que las Comunidades Europeas ofrecieran información sobre el examen de la Comisión Europea (con inclusión de la conclusión de la Comisión y de las razones para determinar si la aportación constituía una ayuda estatal), las Comunidades Europeas declinaron ofrecer esa información. Los Estados Unidos solicitaron que el Grupo Especial hiciera uso de la facultad que le confiere el artículo 13 del ESD para solicitar la información que las Comunidades Europeas no habían proporcionado en el proceso del Anexo V en relación con el examen de la aportación de capital de 1994 que había realizado la Comisión Europea con arreglo a sus normas sobre la ayuda estatal.[4476]

Comunidades Europeas

7.1339 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han establecido la presunción de que ninguna de las aportaciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale entre 1987 y 1994, de las que afirman que son subvenciones a Aérospatiale, "haya beneficiado a Airbus SAS, que es la única empresa que produce LCA de Airbus en las Comunidades Europeas".[4477]

[4472] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 598.

[4473] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 599. El coeficiente de endeudamiento de Aérospatiale era de 16,6 en 1992 y de 25,5 en 1993, cifras que los Estados Unidos contraponen a los promedios del grupo de homólogas en los períodos correspondientes, a saber: 3,2 y 3,1. Los Estados Unidos también señalan que Aérospatiale tenía un coeficiente de cobertura de la deuda de -1,3 en 1992 y de -0,7 en 1993, datos que contrapone a los promedios del grupo de homólogas en los períodos correspondientes: 1,1 y 0,7. Según los Estados Unidos, los coeficientes de cobertura de la deuda negativos indican que el activo de Aérospatiale era "harto insuficiente" para cubrir sus obligaciones corrientes. Además, el rendimiento sobre el capital de Aérospatiale era del -48,5 por ciento en 1992 y del -37 por ciento en 1993, cifras que los Estados Unidos contraponen a los promedios del grupo de homólogas en los correspondientes períodos: 13,2 y 8,3 por ciento, respectivamente.

[4474] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 603; Estados Unidos - Prueba documental 275.

[4475] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 603.

[4476] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 593.

[4477] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1109; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 101.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1340 Las Comunidades Europeas sostienen que las disposiciones del artículo 14 del Acuerdo SMC son simplemente directrices que deben seguir las autoridades investigadoras al calcular el beneficio que se otorga al receptor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 1, en el marco de las investigaciones sobre derechos compensatorios, y que, por lo tanto, son "directrices" que establecen un "contexto pertinente" en relación con el párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4478] Según las Comunidades Europeas, el propósito del artículo 14 no es proporcionar un criterio jurídico que pueda aplicarse "sin más" a los efectos del párrafo 1 b) del artículo 1.[4479] No obstante, a juicio de las Comunidades Europeas, en el contexto de una aportación de capital por un gobierno, la investigación de la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados está implícita en el concepto de "beneficio" del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas aducen que, al determinar cuál hubiera sido la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados, es necesario tener en cuenta las circunstancias de hecho que rodearon a la realización de la contribución financiera.[4480] Según las Comunidades Europeas, la "práctica" del inversor privado diferirá con arreglo a factores como el hecho de que el receptor de la inversión sea solvente y el inversor privado sea ya un acreedor, que la "inversión anticíclica" se considere importante o imprudente en el sector en el que el opere el receptor de la inversión, y que el receptor de la inversión opte a una venta, fusión u otro tipo de unión.[4481]

7.1341 Las Comunidades Europeas aducen que para determinar el punto de referencia de la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados es preciso evaluar las perspectivas del receptor de la inversión, en lugar de centrarse indebidamente en los resultados que obtuvo en el pasado. Los inversores privados deciden si aportar o no capital sobre la base de una evaluación de las perspectivas, y no de los resultados obtenidos en el pasado, puesto que, según las Comunidades Europeas, "en esencia, el valor de un negocio hoy es valor actual del flujo de caja disponible con el que se prevé contar en el futuro para su distribución o reinversión".[4482] Las Comunidades Europeas sostienen que la conclusión de los Estados Unidos de que el Gobierno francés actuó de forma incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia al hacer aportaciones de capital entre 1987 y 1994 se fundamenta únicamente, en todos los casos, en los resultados financieros que Aérospatiale había tenido *en el pasado*. Las Comunidades Europeas sostienen que los argumentos de los Estados Unidos relativos a la existencia de un beneficio supuestamente otorgado por las diversas aportaciones de capital están viciados porque se centran indebidamente en los resultados financieros pasados de Aérospatiale, en lugar de en sus perspectivas, y, asimismo, porque los Estados Unidos exageran las dificultades financieras que Aérospatiale había tenido en el pasado.

7.1342 Las Comunidades Europeas aducen que, en el momento en que tuvieron lugar las aportaciones de capital que el Gobierno francés hizo entre 1987 y 1994, Aérospatiale necesitaba capital social adicional para financiar el desarrollo de productos. Según las Comunidades Europeas, la decisión del Gobierno francés de aportar ese capital social estaba "fundamentada en su

[4478] CE, respuesta a la pregunta 101 del Grupo Especial, párrafo 277.
[4479] CE, respuesta a la pregunta 101 del Grupo Especial, párrafo 277.
[4480] CE, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 567.
[4481] CE, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 568.
[4482] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1140. Las Comunidades Europeas señalan, por ejemplo, que, a principios de la década de 1990, cuando el sector de las líneas aéreas comerciales atravesaba una depresión y Boeing veía disminuir sus ingresos por ventas de aeronaves comerciales y sus beneficios de explotación, la empresa aumentó su inversión en sus activos totales y asumió un riesgo adicional significativo. Según las Comunidades Europeas, la dirección de Boeing entendió que en el sector de las LCA, que tiene un ciclo de desarrollo largo y costoso, aumentar la inversión es imprescindible, incluso en períodos de depresión, para situar a la empresa en una posición competitiva cuando el mercado se recupere. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1115.

ICC suprimida donde se indica [***]

conocimiento de que la inversión anticíclica es esencial en el sector de las LCA".[4483] Las Comunidades Europeas sostienen que un inversor privado con el mismo nivel de conocimientos hubiera considerado los datos relativos a los resultados financieros anteriores de Aérospatiale a la luz de la necesidad de invertir anticíclicamente en el desarrollo de LCA.[4484] Las Comunidades Europeas aducen, asimismo, que un inversor privado que estudiara la conveniencia de hacer las aportaciones de capital que nos ocupan evaluaría las perspectivas de Aérospatiale.[4485]

Las aportaciones de capital realizadas entre 1987 y 1994

7.1343 Las Comunidades Europeas no discuten la afirmación de los Estados Unidos de que las contribuciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale entre 1987 y 1994 (incluido el que hizo Crédit Lyonnais en 1992) son transferencias directas de fondos en forma de aportaciones de capital y, por lo tanto, constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No obstante, las Comunidades Europeas sí cuestionan la pretensión de los Estados Unidos de que las diversas aportaciones de capital otorgaron un beneficio a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1344 Las Comunidades Europeas aducen que, aunque Aérospatiale registró pérdidas desde 1992 hasta 1995, cuando el sector estaba en recesión, había sido rentable regularmente en los ejercicios fiscales comprendidos entre 1987 y 1991 (que abarcan los años previos a las ampliaciones de capital de 1987, 1988 y 1992), volvió a serlo en 1996 y continuó siéndolo tras la fusión con Matra Hautes Technologies en 1999 y la constitución de EADS en 2000.[4486]

7.1345 Más específicamente, las Comunidades Europeas discuten, como cuestión de hecho, la aseveración de los Estados Unidos de que las aportaciones de capital de 1987, 1988 y 1992 se hicieron cuando Aérospatiale no tenía "perspectivas de rentabilidad". Las Comunidades Europeas aducen que, en los momentos pertinentes, cuando el Gobierno francés estaba evaluando la conveniencia de hacer las aportaciones de capital de 1987, 1988 y 1992, Aérospatiale era rentable, aun cuando sus resultados financieros "tal vez no fueran tan sólidos como la empresa hubiera deseado".[4487] Las Comunidades Europeas aducen que, al producir el A320 (que entró en servicio comercial en marzo de 1988), Aérospatiale había hecho inversiones significativas en capital e instalaciones especializados, además de invertir en aumentar el volumen de existencias de productos

[4483] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 415. Las Comunidades Europeas aducen que ambas partes convienen en que, dado que el ciclo de desarrollo en la industria de las LCA es largo y costoso, es imprescindible aumentar la inversión en el desarrollo de aeronaves, "especialmente en un período de resultados financieros difíciles a causa de la escasez de ventas", a fin de que el fabricante de LCA esté en condiciones de ser competitivo cuando se recupere el mercado. CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 415.

[4484] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 415.

[4485] Las Comunidades Europeas aducen que han aportado "incontables documentos contemporáneos" que establecen que, en el momento en que el Gobierno francés hizo las aportaciones de capital controvertidas, Boeing, Airbus GIE y el propio Gobierno estadounidense habían previsto un crecimiento del tráfico en las líneas aéreas comerciales y una "sólida demanda no explotada de LCA que duraría largos años"; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 416; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 534-535; véanse también las pruebas examinadas en los párrafos 7.1344 a 7.1350 inclusive, 7.1365, 7.1369 y 7.1373.

[4486] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1136; Aérospatiale Annual Report 1990, CE - Prueba documental 177, página 60; Aérospatiale Annual Report 1991, CE - Prueba documental 179, página 85; Aérospatiale 1998 Financial Statements, CE - Prueba documental 180, página 6.

[4487] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1137.

ICC suprimida donde se indica [***]

semiacabados a medida que la producción se incrementaba.[4488] Según las Comunidades Europeas, esas inversiones mermaron considerablemente los recursos financieros de la empresa, por lo que ésta contrajo nuevas deudas y estudió con su único accionista, el Gobierno francés, la necesidad de ampliar el capital social.[4489] Por lo que respecta al período comprendido entre 1992 y 1995, las Comunidades Europeas aducen que los resultados financieros de Aérospatiale se debieron a la depresión que afectaba al sector de las aerolíneas comerciales, que también había perjudicado los resultados financieros de Boeing correspondientes a ese período.[4490]

7.1346 Según las Comunidades Europeas, el hecho de que los resultados financieros de Aérospatiale "no fueran sólidos en algunos de los ejercicios en que el Gobierno francés hizo aportaciones de capital" no indica que el Gobierno francés no pudiera tener o no tuviera una expectativa realista de obtener un rendimiento razonable de la inversión, o que careciera de fundamento para concluir que su rendimiento sobre el capital fuera a mejorar significativamente en los años venideros.[4491] Las Comunidades Europeas sostienen que, en el momento de las aportaciones de capital controvertidas de 1987, 1988, 1992 y 1994, un inversor bien informado que comprendiera el ciclo de desarrollo de las LCA hubiera considerado que Aérospatiale tenía perspectivas de rentabilidad, sobre la base de las "perspectivas favorables objetivamente mensurables de la empresa".[4492] Las Comunidades Europeas aducen que, del mismo modo en que Boeing aumentó marcadamente su inversión en activos de aviación comercial y asumió deuda adicional, pese a que también había tenido "pésimos resultados financieros a principios de la década de 1990", Aérospatiale y el Gobierno francés, sobre la base de su evaluación de las perspectivas favorables originadas por el fuerte crecimiento de la demanda de pasajeros de LCA, decidieron no dejarse disuadir por los resultados recientes de Aérospatiale y aumentar su inversión en el futuro.[4493] Según las Comunidades Europeas, "la sólida cartera de pedidos a finales de la década de 1980, y las buenas previsiones para el nuevo A320 y para el programa A330/A340, entonces en fase de desarrollo, significaban que la

[4488] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1134; Segunda comunicación escrita, párrafo 524; Aérospatiale Annual Report 1990, CE - Prueba documental 177, página 4. Las Comunidades Europeas aducen que otro factor que hizo que el coeficiente de endeudamiento de Aérospatiale empeorara en 1986 y 1987 fue su práctica contable de contabilizar las pérdidas derivadas la producción de LCA al principio de la curva de aprendizaje, cuando los costos de producción son significativamente mayores que los ingresos por ventas. Las Comunidades Europeas señalan que, por el contrario, Boeing emplea un método contable llamado "contabilidad por programas" en el que las pérdidas por producción iniciales se clasifican como activo; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 525 y 526.

[4489] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 524.

[4490] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1138. Trends and Challenges in Aerospace Offsets, Proceedings and Papers, Charles W. Wessner, editor, Board on Science, Technology, and Economic Policy, National Research Council, National Academy Press, Washington, D.C., 1999, CE - Prueba documental 181, página 134; Five-Year Summary, 1994 Boeing 10-K, CE - Prueba documental 169, página 56.

[4491] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1116.

[4492] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 531.

[4493] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 532 y 533. Las Comunidades Europeas sostienen que, a principios del decenio de 1990, los ingresos y los beneficios de explotación de las aeronaves comerciales de Boeing disminuyeron abruptamente, en un 30 y un 49 por ciento, respectivamente, entre 1992 y 1994, como consecuencia de la depresión que atravesaba la rama de producción de aeronaves comerciales; sin embargo, a pesar de esos resultados financieros que no eran sólidos, Boeing aumentó marcadamente sus inversiones en activos relacionados con aeronaves comerciales (en un 82 por ciento entre 1991 y 1995 inclusive) y contrajo deuda adicional. De hecho, observan las Comunidades Europeas, Boeing puso en marcha el programa del 777 en octubre de 1990 y continuó desarrollándolo durante un período de demanda muy baja (el primer vuelo comercial se efectuó en 1995), mientras que en 1993 puso en marcha el programa del 737 de nueva generación. página 57; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1114-1115, 1142; 1993 Boeing 10-K, CE - Prueba documental 184, 1994 Boeing 10-K, CE - Prueba documental 169, página 56; 1995 Boeing 10-K, CE - Prueba documental 185, páginas 41-61.

ICC suprimida donde se indica [***]

dirección y el accionista de la empresa tenían sobradas pruebas de que los resultados de la empresa mejorarían significativamente".[4494]

7.1347 Las Comunidades Europeas aducen que los resultados financieros de Aérospatiale correspondientes a 1990 y 1991 resultaron perjudicados por tres grandes acontecimientos ajenos al negocio de Aérospatiale.[4495] Según las Comunidades Europeas, las "tendencias subyacentes {de Aérospatiale} eran sólidas para Airbus" a pesar de esos acontecimientos.[4496] Aunque el efecto combinado de la desregulación de las líneas aéreas, una recesión mundial y el recorte del gasto militar había dado lugar a pérdidas en Aérospatiale en 1992 y 1993, las Comunidades Europeas señalan que la empresa pronosticaba que la mayor parte de sus mercados crecería a largo plazo. Las Comunidades Europeas aducen que la decisión de Crédit Lyonnais de hacer la aportación de capital de 1994 se fundamentó en el argumento de que se necesitaba capital social adicional para garantizar que Aérospatiale siguiera mejorando su línea de productos y aumentara su competitividad en el futuro, en previsión de la recuperación del mercado de LCA que estaba por venir.[4497]

7.1348 Las Comunidades Europeas aducen que el Gobierno francés estuvo, en todos los momentos pertinentes, plenamente informado acerca de los planes y perspectivas de negocios de Aérospatiale. A este respecto, las Comunidades Europeas señalan que la ley francesa prescribía que debía proporcionarse al Gobierno francés, en su calidad de accionista, determinada información con el fin de permitirle decidir sobre cómo votar con respecto a las aportaciones de capital propuestas.[4498] Además, las Comunidades Europeas sostienen que la evaluación que hizo el Gobierno francés de las perspectivas de Aérospatiale en los momentos de las diversas aportaciones de capital "resultó profética", ya que, en el curso de la privatización de Aérospatiale en 1999 y la constitución de EADS en 2000, el Gobierno francés obtuvo una tasa anual de rentabilidad del **[*******]** por ciento sobre las inversiones de capital que hizo entre 1988 y 1994.[4499]

[4494] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1117. Las Comunidades Europeas señalan que las observaciones de la dirección sobre las entregas, pedidos y opciones de LCA de Airbus en sus informes anuales de 1987, 1988 y 1989 consolidan las perspectivas de la empresa y subrayan la legitimidad del fundamento sobre el que Gobierno francés asentó su decisión de hacer las aportaciones de capital de 1988, 1989 y 1992; párrafos 1145-1149.

[4495] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1151. Esos acontecimientos fueron la significativa depreciación del dólar de los Estados Unidos, la Guerra del Golfo y la consiguiente cancelación del activo exigible iraquí, y una huelga en BAE Systems que retrasó las entregas de Airbus; Aérospatiale Annual Report 1990, CE - Prueba documental 177, página 3; Aérospatiale Comptes de l'Exercise 1988, CE - Prueba documental 172, página 3.

[4496] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1152. Las Comunidades Europeas señalan, por ejemplo, que una vez ajustado para tener cuenta el descenso del valor del dólar de los Estados Unidos, el volumen de ventas de Aérospatiale aumentó un 10 por ciento en 1990 (respecto de 1989) y de nuevo en 1991 (respecto de 1990). Aérospatiale Annual Report 1990, CE - Prueba documental 177, página 18; Aérospatiale Annual Report 1991, CE - Prueba documental 179, página 4.

[4497] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1159; "France Pledges Subsidy to Aerospace Group", New York Times, 3 February, 1994, Estados Unidos - Prueba documental 298.

[4498] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 546-550; Aérospatiale, Procès Verbal de l'Assemblé Générale Exraordinaire du 27 avril 1988, CE - Prueba documental 746, página 2; Décret 67-236 du 23 mars 1967, sur les sociétés commerciales, §§133, 135, CE - Prueba documental 751; Aérospatiale, Rapport du conseil d'administration à l'assemblé générale extraordinaire du 10 février 1989, CE - Prueba documental 747, páginas 4,3; Aérospatiale, Rapport du Conseil d'Administration à l'assemblée générale extraordinaire relative à l'augmentation du capital, CE - Prueba documental 748, página 5; Aérospatiale, Procès-Verbal de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 27 avril 1994, CE - Prueba documental 749, página 2.

[4499] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1122; Return from Equity Infusions - French Government, CE - Prueba documental 171 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1349 Las Comunidades Europeas también sostienen que, aun cuando los resultados financieros obtenidos en el pasado fueran determinantes del comportamiento del inversor, los Estados Unidos "distorsionan la significación del coeficiente de endeudamiento". Las Comunidades Europeas aducen que el significativo endeudamiento de Aérospatiale a finales de la década de 1980 puede explicarse por referencia a las exigencias financieras del desarrollo y la fabricación del A320 y por la decisión de Aérospatiale de contabilizar como pérdidas los costos recurrentes que superaban a los ingresos (en contraste con el modo en que Boeing contabiliza esos costos), lo que exageró el efecto negativo en el coeficiente de endeudamiento de la empresa en 1986 y 1987.[4500]

7.1350 En suma, las Comunidades Europeas sostienen que han demostrado que las aportaciones de capital controvertidas son compatibles con las normas de la OMC, incluso sobre la base del criterio jurídico propuesto por los Estados Unidos. Por ello, las Comunidades Europeas afirman que no es necesario que el Grupo Especial o los Estados Unidos soliciten la información relativa al examen de la aportación de capital de 1994 que hizo la Comisión Europea con arreglo a las normas de las Comunidades Europeas sobre la ayuda estatal. Según las Comunidades Europeas, el régimen de ayuda estatal de las Comunidades Europeas está basado en conceptos distintos, diferentes del derecho de la OMC, que no afectan en modo alguno a la compatibilidad de una determinada operación comercial con las normas de la OMC.[4501]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1351 Las partes han formulado argumentos generales, de carácter transversal, con respecto a la existencia del requisito de demostrar la transferencia a Airbus SAS del supuesto beneficio otorgado a Aérospatiale por las contribuciones financieras, así como respecto del criterio con arreglo al cual se evalúa la presencia o ausencia de un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Consideramos en primer lugar esas cuestiones generales, de carácter transversal, y a continuación los argumentos y pruebas específicos correspondientes a cada una de las inversiones de capital controvertidas.

Transferencia

7.1352 Rechazamos el argumento de las Comunidades Europeas de que los Estados Unidos no han establecido la presunción de que ninguna de las cuatro contribuciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale entre 1987 y 1994 sea una subvención a Airbus SAS porque no han demostrado cómo se transfirió a Airbus SAS el beneficio otorgado por las respectivas contribuciones financieras que se hicieron a Aérospatiale. Nuestras razones para desestimar los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la "transferencia" se exponen con detalle en otro lugar de este informe.[4502] En síntesis, *si* constatamos que alguna de las aportaciones de capital es una "contribución financiera" que otorgó un "beneficio" a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1) b) del artículo 1, consideramos que esa contribución financiera también otorgó un beneficio al consorcio Airbus Industrie (y, por lo tanto, a Airbus SAS), sin exigir que los Estados Unidos establezcan positivamente la "transferencia" de cualquiera de esos beneficios de Aérospatiale a Airbus Industrie o a Airbus SAS.

Determinación de la existencia de un beneficio otorgado por una contribución financiera en forma de aportación de capital

7.1353 Una "contribución financiera" realizada por un gobierno sólo constituye una subvención si otorga un "beneficio" a un receptor. Como ya hemos señalado en el contexto de nuestra evaluación de

[4500] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 525.
[4501] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1163.
[4502] *Véanse* los párrafos 7.193-7.200 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

las alegaciones de los Estados Unidos sobre la reestructuración de capital de Deutsche Airbus por el Gobierno alemán, el Acuerdo SMC no contiene una definición del término "beneficio" según éste se emplea en el párrafo 1 b) del artículo 1. No obstante, está firmemente asentado el principio de que una contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 cuando las condiciones de la contribución financiera son más favorables que las que su receptor hubiera podido obtener en el mercado.[4503]

7.1354 En consecuencia, con el fin de determinar si las aportaciones de capital que el Gobierno francés (lo que incluye a Crédit Lyonnais) hizo a Aérospatiale otorgaron a ésta un beneficio, hemos de evaluar si las condiciones con arreglo a las cuales se hicieron esas aportaciones de capital a Aérospatiale fueron más favorables que las que ésta hubiera podido obtener en el mercado en los momentos pertinentes.

7.1355 En el Acuerdo SMC no se establecen métodos que los grupos especiales puedan emplear al evaluar si las condiciones en que un gobierno hizo una aportación de capital fueron más favorables que las que hubieran podido obtenerse en el mercado. Tampoco se indica la índole de las pruebas que son necesarias o suficientes para establecer esas condiciones de mercado. En el artículo 14 del Acuerdo SMC, titulado "Cálculo de la cuantía de una subvención en función del beneficio obtenido por el receptor", se establecen directrices en relación con los métodos que emplean las autoridades investigadoras en investigaciones sobre derechos compensatorios para calcular el beneficio obtenido por el receptor a los efectos de la Parte V del Acuerdo.

7.1356 Como hemos señalado anteriormente, varios grupos especiales y el Órgano de Apelación han reconocido que, aunque en la parte introductoria del artículo 14 se dispone que las directrices que en él se establecen son de aplicación a los efectos de la Parte V del Acuerdo SMC, ello no obsta para que el artículo 14 constituya un contexto pertinente para la interpretación del término "beneficio" del párrafo 1 b) del artículo 1.[4504]

7.1357 Las partes están de acuerdo, en términos generales, en que el apartado a) del artículo 14, pese a no ser aplicable directamente a la Parte III del Acuerdo SMC, ofrece orientación para la interpretación del artículo 1 del Acuerdo en lo que respecta a las alegaciones que no atañen a la Parte V.[4505] En consecuencia, los Estados Unidos aducen que las contribuciones de capital controvertidas otorgaron un beneficio a Aérospatiale porque fueron incompatibles con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia. Entendemos que los Estados Unidos argumentan que Aérospatiale no tenía perspectivas de rentabilidad en los momentos en que se hicieron las aportaciones de capital del Gobierno francés, en el sentido de que Aérospatiale era -o hubiera sido- incapaz de atraer una inversión de capital de un inversor privado. La decisión del

[4503] *Véanse*, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM*, párrafo 7.179; informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, párrafos 7.173-7.175; y el informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.256.

[4504] *Véanse*, por ejemplo, el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 155; el informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 173.

[4505] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 544 y 545 y 561-564; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1215; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 267; CE, respuesta a la pregunta 101, párrafo 280; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 520. En su respuesta a la pregunta 101, las Comunidades Europeas afirman que la jurisprudencia de la OMC no da pie a una "aplicación mecánica, automática y literal de los criterios del artículo 14 a la cuestión de la determinación de la existencia de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1". Según las Comunidades Europeas, el Grupo Especial debe aplicar esos criterios atendiendo debidamente a las características del sector y el tipo de las operaciones; párrafo 277.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gobierno francés de hacer esa inversión de capital fue, por lo tanto, incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. A la inversa, las Comunidades Europeas han tratado de refutar las alegaciones de los Estados Unidos de que las contribuciones financieras otorgaron un beneficio a Aérospatiale fundándose en que las buenas perspectivas de Aérospatiale en los momentos de las diversas aportaciones de capital justificaban la entrega de capital adicional, y en que, al aportar ese capital, el Gobierno francés preveía un rendimiento razonable de su inversión y, por consiguiente, actuaba de modo compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados.

7.1358 Nuestro planteamiento de la cuestión del beneficio en el contexto de las inversiones de capital del Gobierno francés en Aérospatiale consiste en preguntar si los Estados Unidos han demostrado que un inversor privado no hubiera hecho esas inversiones de capital fundándose en la información disponible en aquellos momentos. A este respecto, señalamos que un inversor privado que evalúa la conveniencia de hacer una inversión de capital en una empresa tratará de obtener una tasa de rentabilidad razonable de su inversión. Entre la información pertinente para una evaluación de esa naturaleza figurarían indicadores de los resultados financieros obtenidos por la empresa en el momento de la inversión y en el pasado, calculados a partir de los estados financieros y las cuentas de la empresa (por ejemplo, tasas de rendimiento sobre el capital); información sobre las perspectivas financieras de la empresa (por ejemplo, estudios de mercado, previsiones económicas y evaluaciones de proyectos); la inversión de otros inversores privados en el capital de la empresa, y las perspectivas de mercado para los productos de la empresa.

Las aportaciones de capital a Aérospatiale realizadas entre 1987 y 1994

Contribución financiera

7.1359 Consideramos que las contribuciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale en 1987, 1988 y 1994 son transferencias directas de fondos en forma de aportaciones de capital y, por lo tanto, constituyen "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no discuten que, en el momento pertinente, Crédit Lyonnais fuera un "organismo público" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Consideramos que, en el momento de su inversión de 1992 en Aérospatiale, Crédit Lyonnais estaba controlada por el Gobierno francés y era un "organismo público" a los efectos del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. En consecuencia, la contribución de capital de 1.400 millones de francos franceses que Crédit Lyonnais hizo a Aérospatiale en 1992 también constituye una contribución financiera (es decir, una transferencia de fondos en forma de aportación de capital) de un organismo público en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

Beneficio

7.1360 Los Estados Unidos han aportado pruebas de los resultados financieros que tuvo Aérospatiale (expresados por medio de determinados indicadores financieros clave) en los períodos pertinentes, comparados con los obtenidos por un supuesto grupo de empresas homólogas en los mismos períodos.[4506] Esas pruebas indican que, entre 1985 y 1994, los indicadores financieros de Aérospatiale fueron inferiores de forma sistemática y, en muchos casos, significativa a los respectivos promedios del grupo de empresas homólogas. Sabemos que los inversores emplean diversos métodos para estimar la tasa de rentabilidad prevista de una inversión potencial, y que los indicadores de los resultados financieros de una empresa suelen ser pertinentes, al menos como punto de partida, al hacer tales estimaciones. Hay, además, muchos modos diferentes de medir los resultados financieros de una

[4506] Estados Unidos - Prueba documental 274.

ICC suprimida donde se indica [***]

empresa. Los Estados Unidos han aportado pruebas de los resultados financieros de Aérospatiale, comparándolos con los del grupo de supuestas empresas homólogas por referencia a sus respectivos coeficientes de rendimiento sobre el capital, endeudamiento, y cobertura de la deuda. Las Comunidades Europeas no han cuestionado que las empresas calificadas de "homólogas" que han señalado los Estados Unidos sean un término de comparación apropiado para evaluar los resultados financieros de Aérospatiale en el contexto de los sectores en los que opera. Aunque seríamos reacios a depositar excesiva confianza en un único indicador de los resultados financieros tomado aisladamente, señalamos -reconociendo que un determinado indicador financiero puede estar afectado por factores contables o de otro tipo que no guarden relación con la situación y los resultados financieros reales de la empresa- que las Comunidades Europeas no han impugnado la pertinencia, exactitud o idoneidad de una evaluación de los resultados financieros de Aérospatiale basada en los indicadores financieros elegidos por los Estados Unidos, ni han propuesto ningún criterio alternativo para evaluar los resultados financieros de Aérospatiale por comparación con los del grupo de empresas homólogas. Dado el carácter cíclico de los mercados en los que opera Aérospatiale, consideramos que los indicadores de los resultados financieros de Aérospatiale en relación con los de otras empresas que operan en los mismos sectores, presumiblemente sometidas a riesgos y ciclos empresariales similares a los que afectan a Aérospatiale, son particularmente probatorios al determinar si un inversor privado hubiera optado por hacer las inversiones de capital en Aérospatiale controvertidas en esta diferencia.

7.1361 Las Comunidades Europeas han aportado pruebas que pretenden demostrar que, en los momentos en que el Gobierno francés hizo las diversas aportaciones de capital, Aérospatiale tenía perspectivas favorables, las cuales, unidas a la decisión de la empresa de invertir en desarrollo de productos, justificaban la entrega de capital para una ampliación.[4507] Dichas pruebas abarcan el período comprendido entre 1985 y 1994 y consisten en i) declaraciones que figuran en varios informes anuales de Aérospatiale sobre la situación de las entregas de aeronaves, los pedidos en curso y pendientes, los ingresos, los beneficios y la cifra de negocio; ii) previsiones de mercado y de negocio preparadas por Airbus GIE en las que se pronosticaban aumentos en la demanda de LCA y en la cuota de mercado de Airbus GIE; y iii) previsiones de mercado de Boeing y una publicación del Gobierno estadounidense en la que se pronosticaba un aumento del crecimiento a largo plazo del sector de las LCA. Por las razones que expusimos en los párrafos 7.1366, 7.1370 y 7.1374, al evaluar si un inversor privado hubiera hecho las inversiones de capital controvertidas, nos inclinamos a atribuir a las pruebas de estas dos últimas categorías menos peso que a las de los resultados financieros obtenidos por Aérospatiale en el pasado en comparación con los de sus homólogas, unidas a las declaraciones de la dirección sobre las expectativas y las perspectivas de la empresa que figuran en los informes anuales de Aérospatiale.

7.1362 Hemos sopesado las pruebas con detenimiento y en su totalidad, y a continuación expondremos nuestras constataciones de hecho sobre la situación y las perspectivas financieras de Aérospatiale con arreglo a la información que existía en el momento en que el Gobierno francés hizo las diversas inversiones de capital en Aérospatiale.

7.1363 En primer lugar, en relación con las **aportaciones de capital de 1987 y 1988**, señalamos que Aérospatiale declaró un beneficio de 50 millones de francos franceses en 1987 y de 93 millones de francos franceses en 1988. Aérospatiale, tras indicar que las ventas de 1987 habían seguido estando afectadas por la crisis que sufrió el sector aeronáutico en 1982 y 1983, explicaba que 1987 suponía un punto de inflexión para la empresa.[4508] No obstante, Aérospatiale señalaba también que, dado que más de una cuarta parte de su producción se facturaba en dólares de los Estados Unidos, el continuo descenso del valor de esa moneda desde 1985 lastraba considerablemente las ventas en francos

[4507] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 534.
[4508] *Aérospatiale Annual Report 1987*, Estados Unidos - Prueba documental 32, página 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

franceses. Aérospatiale señalaba factores positivos que afectaban a sus perspectivas, como el fuerte crecimiento del tráfico aéreo comercial, el hecho de que en los presupuestos para gastos militares se contemplara la modernización del equipo militar, el inicio de nuevos programas estratégicos por Airbus GIE (por ejemplo, la puesta en marcha de los programas A330/340), y el lanzamiento de los satélites Arian 5 y Hermès.[4509] Por otro lado, Aérospatiale advertía de su vulnerabilidad ante el descenso del dólar de los Estados Unidos, ante la volatilidad del mercado originada por la inestabilidad económica y por una situación económica próxima al estancamiento, y ante el aumento de la competencia. Aérospatiale también indicaba que en 1987 había disminuido su capital de explotación a causa de una reducción de la financiación interna y un aumento de las inversiones, mientras que sus necesidades de capital de explotación habían aumentado por el incremento del volumen de negocio y del número de entregas que debían hacerse los años siguientes. Según Aérospatiale, esa "necesidad de restablecer una situación financiera equilibrada" llevó al Gobierno francés a hacer la aportación de capital de 1.250 millones de francos franceses en 1987.[4510] En suma, Aérospatiale preveía que el futuro no sería en modo alguno menos difícil que el ejercicio precedente. Por último, señalamos que, en el período previo a la realización de las inversiones de capital por el Gobierno francés, el rendimiento sobre el capital, el coeficiente de endeudamiento y el coeficiente de cobertura de la deuda de Aérospatiale fueron sistemáticamente inferiores a los promedios correspondientes del grupo de empresas homólogas.[4511]

7.1364 Las Comunidades Europeas explican que en 1987 y 1988 Aérospatiale necesitaba capital social adicional para financiar nuevas inversiones, como el incremento de capacidad para la fabricación del A320 (cuya primera entrega debía tener lugar en 1988) y la puesta en marcha de los programas A330/A340 en 1987 (cuya primera entrega debía tener lugar en 1993).[4512] A nuestro juicio, el hecho que desde la perspectiva de la empresa receptora pudiera haberse necesitado capital adicional no supone que la aportación de ese capital adicional estuviera justificada desde la perspectiva de un inversor que tratara de obtener una tasa de rendimiento razonable de su inversión. Por otro lado, no consideramos que el hecho de que Aérospatiale estuviera infracapitalizada por el Gobierno francés, su único accionista, signifique necesariamente que un inversor privado no hubiera aportado capital a la empresa.

7.1365 Además de extractos de los informes anuales de 1987 y 1988 de Aérospatiale (en los que se describen detalladamente aumentos en los ingresos, los ingresos netos y los pedidos entre 1987 y 1988 y se dan los pormenores de los pedidos pendientes y los volúmenes de pedidos y opciones correspondientes a los A320 y A330/340), las Comunidades Europeas han aportado dos tipos de pruebas que, según afirman, son pruebas objetivas que demuestran las buenas perspectivas de Aérospatiale que habrían constituido el fundamento para que un inversor privado previera un rendimiento razonable de una inversión de capital en Aérospatiale en los momentos pertinentes. Esas

[4509] Aérospatiale SNI, *Compte de l'exercise 1987*; CE - Prueba documental 176, página 12.
[4510] *Aérospatiale Annual Report 1987*, Estados Unidos - Prueba documental 32, página 2.
[4511] Estados Unidos - Prueba documental 274.
[4512] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1134 y 1135.

ICC suprimida donde se indica [***]

pruebas consisten en: i) previsiones de mercado y de las perspectivas comerciales de Airbus GIE[4513]; y ii) previsiones de mercado de Boeing.[4514]

7.1366 Sin embargo, esas pruebas se refieren por lo general a la situación global del mercado y contienen muy pocas explicaciones del fundamento de los supuestos y las previsiones. Además, las previsiones no se refieren específicamente a las actividades empresariales de Aérospatiale, sino a las de Airbus GIE, cuya actividad engloba sólo un componente de las actividades de explotación de Aérospatiale. A este respecto, las pruebas pueden ser pertinentes en lo que atañe a la división de aeronaves de Aérospatiale, pero no son indicativas de las perspectivas de las divisiones de misiles, aeroespacial y de defensa, y de helicópteros de Aérospatiale, que también serían pertinentes para un inversor que contemplara una inversión en el conjunto de la empresa. Atribuimos un menor peso relativo a las pruebas que figuran en las previsiones de las perspectivas de mercado y de negocio de Airbus GIE y en las previsiones de las perspectivas de mercado Boeing porque no consideramos que sean particularmente probatorias al dilucidar si un inversor privado que contemplara una inversión de capital en Aérospatiale en el momento pertinente podría haber previsto obtener de su inversión una tasa de rendimiento razonable. Señalamos también que las Comunidades Europeas no han proporcionado información sobre las cifras reales de ganancias proyectadas correspondientes a 1988 y los años posteriores, ni sobre ninguna otra proyección financiera o presupuesto de Aérospatiale, los cuales, presumiblemente, se habrían puesto a disposición del Gobierno francés antes de que tomara su decisión de aportar capital social adicional a Aérospatiale en 1987 y 1988. Tales pruebas podrían haber servido de apoyo a las Comunidades Europeas para refutar el argumento de los Estados Unidos, al demostrar que un inversor privado que contemplara una inversión de capital en Aérospatiale en el momento pertinente podría haber previsto obtener una tasa de rendimiento razonable de dicha inversión.[4515]

7.1367 Concluimos que un inversor privado no habría hecho inversiones de capital de 1.250 millones de francos franceses en Aérospatiale en 1987 y 1988. Llegamos a esta conclusión después de examinar íntegramente todas las pruebas en lo que respecta a las aportaciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale en 1987 y 1988.[4516] En consecuencia, consideramos que los Estados Unidos han establecido que las decisiones de inversión del Gobierno francés relativas a las aportaciones de capital de 1.250 millones de francos franceses de 1987 y 1988 fueron incompatibles con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia y otorgaron un beneficio a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[4513] Airbus GIE, *A View of the Future*, abril de 1985, parte C y gráfico C2, CE - Prueba documental 727; Airbus GIE, *Market and Business Forecasts 1986-2005*, CE - Prueba documental 728; Airbus GIE, *Global Market Forecast 1987-2006*, CE - Prueba documental 729. En los documentos de Airbus GIE se pronostica que en 2004-2005 Airbus habrá alcanzado su objetivo estratégico a largo plazo de obtener una cuota del 30 por ciento en el mercado de suministro a las líneas aéreas comerciales y se prevé también un crecimiento del tráfico del 5,6 por ciento anual en promedio en el período 1985-2004, así como incrementos significativos de la demanda entre 1987 y 2006.

[4514] Airbus GIE, *A View of the Future*, abril de 1985, parte C y gráfico C2, CE - Prueba documental 727.

[4515] No obstante, señalamos que el peso que atribuiríamos a esas pruebas dependería de las propias pruebas.

[4516] Recordamos que los Estados Unidos solicitaron que el Grupo Especial infiriera determinadas conclusiones lógicas del hecho de que las Comunidades Europeas hubieran declinado responder a las preguntas del Facilitador del Anexo V respecto de si había habido alguna evaluación previa de las aportaciones de capital o de las acciones de Aérospatiale en ese período, así como aportar informes o análisis contemporáneos de la situación o las perspectivas financieras de Aérospatiale. Habida cuenta de nuestras conclusiones respecto de las pruebas aportadas en esta diferencia, no estimamos necesario inferir las conclusiones lógicas que solicitan los Estados Unidos.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1368 Por lo que respecta a la **aportación de capital que hizo Crédit Lyonnais en 1992**, señalamos que en 1991 Aérospatiale había declarado ingresos netos de 1.829 millones de francos, frente a los 38 millones de francos franceses de 1990 y los 204 millones de francos franceses de 1989. No obstante, si se considera el efecto de las partidas extraordinarias, en 1991 la empresa había registrado en realidad pérdidas netas.[4517] Además, a finales de 1992 Aérospatiale había anunciado pérdidas de 477 millones de francos franceses para el primer semestre de 1992, así como una provisión de 300 millones de francos franceses para un plan de ajuste laboral que se preveía que afectara a 1.150 empleados.[4518] Aérospatiale había señalado en su informe anual de 1991 que sus carteras de pedidos habían resultado afectadas profundamente por una atmósfera de crisis que se había prolongado durante un año y que tenía su origen en el descenso del tráfico aéreo y en las fuertes pérdidas sufridas por las líneas aéreas, en la desaceleración económica general y en las restricciones presupuestarias que afectaban a los compradores. Aunque los pedidos de aeronaves comerciales cubrían entonces entre tres y cuatro años de producción, la situación de la cartera de pedidos pendientes de helicópteros y de misiles se calificaba de preocupante. Además, se señalaba que la cancelación del programa de misiles estratégicos S-45 alteraba profundamente las perspectivas de la división aeroespacial y de defensa, y, por otro lado, la posición de la empresa en el mercado regional de aeronaves se calificaba de "vulnerable" a causa de la negativa de la Comisión Europea a aprobar la adquisición de Havilland por Aérospatiale.[4519] Por último, señalamos que, en el período previo a la inversión de capital de Crédit Lyonnais, el rendimiento sobre el capital, el coeficiente de endeudamiento y el coeficiente de cobertura de la deuda de Aérospatiale fueron sistemáticamente inferiores a los valores correspondientes al grupo de empresas homólogas de Aérospatiale.[4520]

7.1369 Las pruebas aportadas por las Comunidades Europeas consisten en información sobre los ingresos netos, la cifra de negocios, los pedidos pendientes y en curso, y las clasificaciones crediticias, procedente de los informes anuales de Aérospatiale, así como en la planificación y las previsiones de mercado y de entrega de Airbus GIE[4521], y en documentos sobre las perspectivas de Boeing. Las Comunidades Europeas también se apoyaron en declaraciones realizadas en agosto de 1992, tras el anuncio de la inversión de capital, por un directivo de Crédit Lyonnais, quien afirmó que la inversión estaba justificada por las buenas perspectivas del programa A330/A340 -el cual comenzaría a generar ingresos sustanciales en 1994-, y que Crédit Lyonnais consideraba que la inversión en Aérospatiale era una inversión a largo plazo.[4522]

7.1370 Sin embargo, con excepción de las relativas a los resultados financieros declarados de Aérospatiale, las pruebas que aportan las Comunidades Europeas se refieren por lo general a las condiciones globales del mercado y en ellas apenas se explican los fundamentos de los supuestos y las previsiones. Además, las previsiones de mercado y de entregas no se refieren específicamente a las actividades empresariales de Aérospatiale, sino a las de Airbus GIE, cuyas actividades engloban sólo

[4517] *Aérospatiale Annual Report 1991*, CE - Prueba documental 179, página 13. Las partidas extraordinarias fueron una plusvalía de 3.316 millones de francos franceses derivada de la segregación de la actividad de producción de helicópteros de la empresa y una provisión de -815 francos franceses para indemnizaciones por jubilación.

[4518] Les Echos, *Accord annonce en juillet dernier - Le Crédit Lyonnais finalise son entrée dans Aérospatiale*, Estados Unidos - Prueba documental 283, página 1.

[4519] *Aérospatiale Annual Report 1991*, CE - Prueba documental 179, página 3.

[4520] *Ratio Comparison Chart*, Estados Unidos - Prueba documental 274.

[4521] *Airbus GIE Operational Plan & Budget 1989-1991*, CE - Prueba documental 724; *Airbus GIE Market and Delivery Forecasts 1990-2009*, CE - Prueba documental 730; *Airbus GIE Global Market Forecast 1990-2009*, CE - Prueba documental 731; *Airbus GIE Forecast*, CE - Prueba documental 725; *Airbus GIE Market Perspectives for Civil Jet Aircraft*, CE - Prueba documental 732; *Airbus GIE Market Perspectives for Civil Jet Aircraft June 1991*, CE - Prueba documental 733.

[4522] *Aviation Week & Space Technology*, *Crédit Lyonnais to Buy 20% Stake in Aérospatiale from French Government*, 3 de agosto de 1992, Estados Unidos - Prueba documental 284.

ICC suprimida donde se indica [***]

una parte de las de Aérospatiale. Por ello, las pruebas pueden ser pertinentes en lo que concierne a las perspectivas de la división de aeronaves de Aérospatiale, pero no son indicativas de las de las divisiones de misiles, espacial y de defensa, y de helicópteros de Aérospatiale, las cuales también habrían sido de interés para un inversor que contemplara invertir en el conjunto de la empresa. Atribuimos un menor peso relativo a las pruebas que figuran en las previsiones de mercado y de entregas de Airbus GIE y en las previsiones de las perspectivas de mercado de Boeing porque no consideramos que sean particularmente probatorias al dilucidar si un inversor privado que contemplara una inversión de capital en Aérospatiale en el momento pertinente podría haber previsto obtener una tasa de rendimiento razonable de su inversión. Señalamos también que las Comunidades Europeas no han aportado información sobre las cifras reales de ganancias proyectadas correspondientes a 1992 y los años posteriores, ni sobre ninguna otra proyección financiera o presupuesto de Aérospatiale, los cuales, presumiblemente, se habrían puesto a disposición de Crédit Lyonnais y el Gobierno francés antes de que se tomara la decisión de hacer la aportación de capital a Aérospatiale en 1992. Tales pruebas podrían haber servido de apoyo a las Comunidades Europeas para refutar el argumento de los Estados Unidos, al demostrar que un inversor privado que contemplara una inversión de capital en Aérospatiale en el momento pertinente podría haber previsto obtener una tasa de rendimiento razonable de dicha inversión.[4523]

7.1371 Concluimos que un inversor privado no habría hecho una inversión de capital de 1.400 millones de francos franceses en Aérospatiale en 1992. Llegamos a esta conclusión después de examinar íntegramente todas las pruebas en lo que respecta a la inversión de capital que Crédit Lyonnais hizo en Aérospatiale en 1992.[4524] En consecuencia, consideramos que los Estados Unidos han establecido que la decisión de inversión de Crédit Lyonnais relativa a la aportación de capital de 1.400 millones de francos franceses de 1994 fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia y otorgó un beneficio a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1372 Por último, en lo que respecta a **la inversión de capital de 2.000 millones de francos franceses que hizo el Gobierno francés en 1994**, señalamos que en 1993, en el período previo a esa inversión, Aérospatiale había registrado una pérdida consolidada de 1.420 millones de francos franceses, dato que consideraba favorable por comparación con las pérdidas de 2.380 millones de francos franceses en 1992.[4525] En su informe anual de 1993, Aérospatiale indicaba que, en términos generales, la situación del mercado era peor en 1993 que en 1992, ya que los mercados se estaban contrayendo significativamente a consecuencia de una doble crisis en las demandas civil y militar, lo que había dado lugar a un excedente de capacidad de producción e intensificado la presión sobre los precios. Aérospatiale afirmaba que seguía sufriendo la crisis que había venido afectando a la industria aeroespacial mundial durante varios años. La desregulación incontrolada las líneas aéreas había dado lugar a cancelaciones de pedidos de aeronaves en 1993; los pedidos militares de los países

[4523] No obstante, señalamos que el peso que atribuiríamos a esas pruebas dependería de las propias pruebas.

[4524] Recordamos que los Estados Unidos solicitaron que el Grupo Especial infiriera determinadas conclusiones lógicas del hecho de que las Comunidades Europeas hubieran declinado responder a las preguntas del Facilitador del Anexo V respecto de si había habido alguna evaluación previa de las aportaciones de capital o de las acciones de Aérospatiale en ese período, así como aportar informes o análisis contemporáneos de la situación o las perspectivas financieras de Aérospatiale. Habida cuenta de nuestras conclusiones respecto de las pruebas aportadas en esta diferencia, no estimamos necesario inferir las conclusiones lógicas que solicitan los Estados Unidos.

[4525] *Aérospatiale Annual Report 1993*, página 5. Aunque Aérospatiale había logrado reducir su deuda neta a 3.700 millones de francos franceses, también señalaba que la devaluación del dólar de los Estados Unidos, los cambios en las condiciones de amortización de los préstamos del Gobierno para la financiación del desarrollo de aeronaves, y el cargo de 724 millones de francos franceses para cubrir el plan de ajuste laboral que debía ejecutarse en 1994, habían tenido una repercusión negativa en los resultados de explotación.

ICC suprimida donde se indica [***]

occidentales habían experimentado un fuerte descenso, y el mercado de helicópteros civiles se había hundido.[4526] Aérospatiale declaraba que "{l}a crisis de la industria aeroespacial es mundial, y nuestros mercados nunca han resultado tan gravemente afectados como ahora".[4527] Aérospatiale calificaba las perspectivas de su división de aeronaves de "muy pesimistas" y pronosticaba que "no {habría} una recuperación significativa" de los pedidos de aeronaves hasta 1996 ó 1997.[4528] Aérospatiale preveía que en los tres años siguientes el volumen de actividad de su división de misiles sería comparable a los niveles de 1993. Las ventas de helicópteros en el mercado civil habían descendido hasta los niveles de 1967, y Aérospatiale indicaba que no cabía esperar una recuperación significativa a corto plazo.[4529] Como consecuencia de las que calificaba de "malas perspectivas a medio plazo", Aérospatiale decidió adoptar un nuevo plan de ajuste laboral que suponía la eliminación de 2.240 puestos de trabajo en 1994, además de los 1.800 que se habían suprimido en 1993. Su objetivo expreso era recuperar la rentabilidad en 1995 como máximo.[4530] Señalamos también que, en el período que precedió a la inversión de capital por el Gobierno francés, el rendimiento sobre el capital, el coeficiente de endeudamiento y el coeficiente de cobertura de la deuda de Aérospatiale fueron sistemáticamente inferiores a los promedios correspondientes al grupo de empresas homólogas.[4531] En marzo de 1994, los medios de comunicación informaban de que los resultados de 1993 de Aérospatiale, unidos a las malas perspectivas para las ventas civiles y militares hasta 1996, habían persuadido al Primer Ministro francés de excluir la posibilidad de privatizar Aérospatiale en un futuro próximo.[4532]

7.1373 Las Comunidades Europeas citan el informe anual de 1992 de Aérospatiale, en el que se daba cuenta de un aumento de ventas del 10 por ciento respecto del ejercicio anterior y se indicaba que a fin de año la cartera de pedidos pendientes cubría cuatro años de producción. Las Comunidades Europeas también aportaron pruebas de que para el período 1992-2011 Airbus GIE preveía un incremento significativo de la demanda de aeronaves civiles (el 20 por ciento de la cual correspondía a pedidos de Airbus anunciados hasta 1992)[4533], pruebas de que el Gobierno francés consideraba que habría una recuperación gradual en los mercados aeroespaciales de la que cabía prever que Aérospatiale se beneficiara[4534], pruebas de que Aérospatiale había previsto en 1993 que la mayor parte de sus mercados crecerían a largo plazo, pese a su debilidad a corto plazo[4535], y previsiones de las perspectivas de mercado de Boeing, así como una publicación del Consejo Nacional de Investigación de los Estados Unidos en la que se pronosticaban a más largo plazo aumentos sustanciales en el crecimiento del tráfico y en las entregas.[4536]

[4526] *Aérospatiale Annual Report 1993*, CE - Prueba documental 186, página 42.
[4527] *Aérospatiale Annual Report 1993*, CE - Prueba documental 186, página 3.
[4528] *Aérospatiale Annual Report 1993*, CE - Prueba documental 186, página 12.
[4529] *Aérospatiale Annual Report 1993*, CE - Prueba documental 186, página 30.
[4530] *Aérospatiale Annual Report 1993*, CE - Prueba documental 186, página 7.
[4531] Estados Unidos - Prueba documental 274.
[4532] *Flight International*, *France rules out Aérospatiale sell-off*, Estados Unidos - Prueba documental 299.
[4533] *Airbus GIE Forecast 1986-2006*, CE - Prueba documental 723.
[4534] *New York Times*, *France Pledges Subsidy to Aerospace Group*, 3 de febrero de 1994, Estados Unidos - Prueba documental 298.
[4535] *Financial Times*, *Aérospatiale Posts FFr 2.3 bn loss*, 26 de marzo de 1993, Estados Unidos - Prueba documental 295.
[4536] *Boeing 1991 Current Market Outlook*, CE - Prueba documental 742; *Boeing 1992 Current Market Outlook*, CE - Prueba documental 743; *Boeing 1993 Current Market Outlook*, CE - Prueba documental 744; *Boeing 1994 Current Market Outlook*, CE - Prueba documental 745; *High-Stakes Aviation: US-Japan Technology Linkages in Transport Aircraft*, Committee on Japan, Office of Japan Affairs, Office of International Affairs, National Research Council, National Academy Press, Washington, D.C. 1994, CE - Prueba documental 170.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1374 Aunque las Comunidades Europeas han citado declaraciones generales sobre las expectativas de recuperación del mercado a más largo plazo, esas pruebas deben considerarse a la luz de los malos resultados de Aérospatiale en los años que precedieron a la aportación de capital de 1994 (tanto en términos absolutos como en relación con el grupo de empresas homólogas), así como de las declaraciones sumamente pesimistas sobre las perspectivas de recuperación a corto o mediano plazo que hizo la dirección en sus informes anuales. Por las razones que hemos explicado anteriormente, atribuimos un menor peso relativo a las pruebas que figuran en las previsiones de las perspectivas de mercado y de negocio de Airbus GIE y las previsiones de las perspectivas de mercado de Boeing porque no consideramos que sean particularmente probatorias al dilucidar si un inversor privado que contemplara una inversión de capital en Aérospatiale en el momento pertinente podría haber previsto obtener de su inversión una tasa de rendimiento razonable. Señalamos también que las Comunidades Europeas no han presentado información sobre las cifras reales de ganancias proyectadas correspondientes a 1994 y los años posteriores, ni sobre ninguna otra proyección financiera o presupuesto de Aérospatiale que, presumiblemente, se habrían puesto a disposición del Gobierno francés antes de que decidiera aportar capital social adicional a Aérospatiale en 1994. Tales pruebas podrían haber servido de apoyo a las Comunidades Europeas para refutar el argumento de los Estados Unidos, al demostrar que un inversor privado que contemplara una inversión de capital en Aérospatiale en el momento pertinente podría haber previsto obtener una tasa de rendimiento razonable de dicha inversión.[4537]

7.1375 Concluimos que un inversor privado no habría hecho una inversión de capital de 2.000 millones de francos franceses en Aérospatiale en 1994. Llegamos a esta conclusión después de examinar íntegramente todas las pruebas en lo que respecta a la aportación de capital que el Gobierno francés hizo en Aérospatiale en 1994.[4538] En consecuencia, consideramos que los Estados Unidos han establecido que la decisión del Gobierno francés de hacer la aportación de capital de 2.000 millones de francos franceses en 1994 fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia y otorgó un beneficio a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

La pertinencia de la ausencia de evaluaciones objetivas contemporáneas de la situación financiera y las perspectivas de la empresa

7.1376 Señalamos que los Estados Unidos también aducen que los análisis independientes contemporáneos de las finanzas y las perspectivas de un objetivo de inversión figuran entre los "tipos de pruebas fundamentales" de que se dispone para mostrar si una aportación de capital fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados.[4539] A la inversa, según los Estados Unidos, la *ausencia* de análisis independientes contemporáneos "tiende a mostrar que una decisión de inversión no es compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados, es decir, que no está basada en consideraciones comerciales[4540] y da a entender

[4537] No obstante, señalamos que el peso que atribuiríamos a esas pruebas dependería de las propias pruebas.

[4538] Recordamos que los Estados Unidos solicitaron que el Grupo Especial infiriera determinadas conclusiones lógicas del hecho de que las Comunidades Europeas hubieran declinado responder a las preguntas del Facilitador del Anexo V respecto de si había habido alguna evaluación previa de las aportaciones de capital o de las acciones de Aérospatiale en ese período, así como aportar informes o análisis contemporáneos de la situación o las perspectivas financieras de Aérospatiale. Habida cuenta de nuestras conclusiones respecto de las pruebas aportadas en esta diferencia, no estimamos necesario inferir las conclusiones lógicas que solicitan los Estados Unidos.

[4539] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 564.

[4540] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 280 del Grupo Especial, párrafo 110.

ICC suprimida donde se indica [***]

que el gobierno tomó la decisión de inversión sin "la base analítica que los inversores privados hubieran requerido normalmente".[4541]

7.1377 Las Comunidades Europeas aducen que fundamentar la constatación de un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 en la *ausencia* de análisis financieros independientes contemporáneos equivale a invertir la carga de la prueba, exigiendo que un Miembro demandado (o un declarante en un procedimiento nacional sobre derechos antidumping) demuestre positivamente que la contribución financiera no otorgó un beneficio.[4542] A este respecto, las Comunidades Europeas distinguen entre el criterio con respecto al cual debe evaluarse la presencia o ausencia de un "beneficio", por un lado, y las pruebas pertinentes para esa evaluación, por otro.[4543] En cuanto a lo primero, las Comunidades Europeas sostienen que el criterio para evaluar la presencia o ausencia de un beneficio es el mercado, y que no hay nada en el párrafo 1 b) del artículo 1 o en el artículo 14 que haga que las "consideraciones" del gobierno sean la piedra de toque de ese criterio.[4544] Las Comunidades Europeas aducen que los análisis financieros independientes y contemporáneos de la situación financiera de un objetivo de inversión no son sino un ejemplo -en modo alguno único o necesario- de las pruebas que un Miembro demandado puede aportar para acreditar que su decisión de inversión fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de un inversor privado.[4545]

7.1378 No excluimos la posibilidad de que la completa ausencia de pruebas de que un gobierno haya evaluado una inversión de capital de modo compatible con aquel en que un inversor privado hubiera evaluado la misma inversión pueda ser probatoria, en determinadas circunstancias, al dilucidar si la decisión de inversión de ese gobierno fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de un inversor privado. No obstante, como se desprende claramente de nuestro análisis de las pruebas en los párrafos 7.1353-7.1358 *supra*, las pruebas de la situación y las perspectivas financieras de Aérospatiale en los momentos pertinentes nos han convencido de que cada una de las inversiones de capital que el Gobierno francés hizo en 1987, 1988, 1992 y 1994 fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados, sin tener en cuenta para ello el hecho de que las Comunidades Europeas no han acreditado que el Gobierno francés hubiera hecho o recibido evaluaciones objetivas contemporáneas de la situación y las perspectivas financieras de Aérospatiale en los momentos de las inversiones que contemplaba.

[4541] Observaciones de los Estados Unidos sobre la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 260 del Grupo Especial, párrafo 44*; véase también*, respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 280 del Grupo Especial, párrafo 110. Los Estados Unidos remiten a varias diferencias en las que, según sostienen, otros grupos especiales han constatado que determinadas contribuciones financieras no se hicieron sobre la base de consideraciones comerciales porque así lo demuestra la ausencia de análisis financieros independientes contemporáneos: informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, párrafo 7.208; informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.276; informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.437.

[4542] CE, respuesta a la pregunta 280 del Grupo Especial, párrafo 182. Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos han errado al convertir una constatación del Grupo Especial en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales* relativa a la *pertinencia* de los estudios o análisis gubernamentales contemporáneos en un requisito de que las Comunidades Europeas presenten tales estudios o análisis para defender eficazmente las aportaciones de capital del Gobierno francés a Aérospatiale; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 543.

[4543] CE, respuesta a la pregunta 280 del Grupo Especial, párrafo 183.

[4544] CE, respuesta a la pregunta 280 del Grupo Especial, párrafo 184. Las Comunidades Europeas aducen que si las condiciones con arreglo a las que se hace una contribución financiera son compatibles con el mercado, no se otorga ningún "beneficio", con independencia de cuáles fueran las "consideraciones" del gobierno al hacer la contribución financiera.

[4545] CE, respuesta a la pregunta 280 del Grupo Especial, párrafo 186. Según las Comunidades Europeas, es suficiente con pruebas objetivas contemporáneas que demuestren la compatibilidad de la transacción con el mercado; CE, respuesta a la pregunta 260 del Grupo Especial, párrafo 39.

ICC suprimida donde se indica [***]

Especificidad

7.1379 Los Estados Unidos aducen que las aportaciones de capital de 1987, 1988, 1992 y 1994 son subvenciones específicas para Aérospatiale en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, ya que son aportaciones a la empresa realizadas *ad hoc* por el Gobierno francés (y, en el caso de la aportación de 1992, por Crédit Lyonnais, un organismo público) y limitadas explícitamente a Aérospatiale.[4546] Aunque los Estados Unidos no han señalado ningún párrafo del artículo 2 en concreto como fundamento de su alegación, entendemos por la naturaleza del argumento que proponen que su alegación se basa en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las pruebas aportadas por los Estados Unidos respecto de cada una de las aportaciones de capital controvertidas que se hicieron a Aérospatiale entre 1987 y 1994 confirman de manera más general la aseveración de los Estados Unidos de que esas aportaciones de capital estuvieron limitadas explícitamente a Aérospatiale y fueron, por lo tanto, "específicas" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no impugnan esas alegaciones de los Estados Unidos. Por lo tanto, constatamos que cada una de las aportaciones de capital controvertidas que se hicieron a Aérospatiale entre 1987 y 1994 constituye una subvención específica a Aérospatiale y, por lo tanto, a Airbus SAS.

Conclusión

7.1380 En conclusión, constatamos que cada una de las aportaciones de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale en 1987, 1988 y 1944, y la aportación de capital que hizo Crédit Lyonnais a Aérospatiale en 1992, constituye una subvención a Aérospatiale. Cada una de ellas entraña una "transferencia directa de fondos" en forma de aportación de capital y, por lo tanto, una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 que otorgó un beneficio a Aérospatiale porque la decisión de inversión fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia. Constatamos asimismo que cada una de esas subvenciones es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

b) La transferencia de la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation del Gobierno francés a Aérospatiale en 1998

i) Antecedentes de la transferencia de la participación accionarial del 45,76 por ciento en Dassault Aviation del Gobierno francés a Aérospatiale

7.1381 En esta sección, nos ocupamos de las alegaciones de los Estados Unidos de que la transferencia a Aérospatiale en 1998 de la participación accionarial del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Comenzaremos describiendo la transacción y el contexto en el que tuvo lugar, para analizar después los argumentos de las partes y exponer nuestra evaluación de las cuestiones jurídicas pertinentes y nuestras constataciones.

7.1382 Dassault Aviation es un fabricante de aeronaves francés que produce reactores militares, regionales y empresariales. Hasta 1978 un propietario privado, la familia Dassault, fue titular de casi todo su capital por medio de la entidad Dassault Industries. En 1978 el Gobierno francés adquirió una participación accionarial del 45,76 por ciento en la empresa.[4547] Aunque el Gobierno francés no tenía una participación mayoritaria en Dassault Aviation, podía ejercer el 55 por ciento de los derechos de voto de la empresa, ya que algunas de sus acciones llevaban aparejado un doble derecho de voto. El 30 de diciembre de 1998 el Gobierno francés transfirió a Aérospatiale su participación

[4546] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 574, 590 y 605.

[4547] Dassault Industries quedó con el 49,9 por ciento de las acciones de Dassault Aviation, y el 4,34 por ciento restante pasó a manos del público.

ICC suprimida donde se indica [***]

del 45,76 por ciento en Dassault Aviation, a cambio de nuevas acciones de Aérospatiale que se emitirían en una fecha posterior, cuando un grupo de expertos independientes hubiera fijado un factor de conversión.[4548] El 19 de marzo de 1999 el grupo de expertos independientes entregó su informe, en el que se aprobaba la aportación de las acciones de Dassault Aviation a Aérospatiale por un importe equivalente a su valor contable neto de 2.658 millones de francos franceses. Con arreglo a ese informe, el 6 de mayo de 1999 Aérospatiale emitió 9.267.094 acciones nuevas para el Gobierno francés (con arreglo a un factor de conversión de dos acciones de Aérospatiale por cada acción de Dassault Aviation).[4549]

7.1383 La transferencia de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation a Aérospatiale a finales de 1998 fue un paso preparatorio en el marco del plan de unificar los sectores aeronáutico, de defensa y espacial franceses mediante la fusión de Aérospatiale y Matra Hautes Technologies (MHT) para crear Aérospatiale-Matra, y, después, vender en oferta pública de acciones de Aérospatiale-Matra.[4550] En 1999 Aérospatiale y MHT se fusionaron para dar lugar a Aérospatiale-Matra, y a continuación el Gobierno francés vendió una parte de su participación en Aérospatiale-Matra en una oferta pública. Tras la oferta pública, que tuvo lugar en 1999, el Gobierno francés quedó con el 48 por ciento, aproximadamente, de las acciones de Aérospatiale-Matra.[4551]

7.1384 En 1978, cuando adquirió su participación en Dassault Aviation, el Gobierno francés había acordado con la familia Dassault que los derechos de control especiales (derechos de voto doble) que llevaban aparejados algunas de las acciones del Gobierno francés no se transferirían a entidades privadas.[4552] Cuando el Gobierno francés transfirió a Aérospatiale su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation, previendo la posterior fusión de Aérospatiale con MHT y la privatización de Aérospatiale-Matra, convino en cancelar los derechos de voto doble que llevaban aparejados algunas de sus acciones en Dassault Aviation, por lo que la familia Dassault recobró el control efectivo de Dassault Aviation.[4553]

[4548] *Aérospatiale Matra Offering Memorandum*, de fecha 25 de mayo de 1999, CE - Prueba documental 53, página 24.

[4549] Aérospatiale contabilizó la diferencia entre el valor contable neto de las acciones de Dassault Aviation y el valor nominal de las acciones de Aérospatiale (las cuales tenían un valor nominal de 100 francos franceses por acción) como capital desembolsado adicional con un valor aproximado de 1.731 millones de francos franceses; *Aérospatiale Matra Offering Memorandum*, de fecha 25 de mayo de 1999, CE - Prueba documental 53, página 24.

[4550] La unificación de los sectores aeronáutico, de defensa y espacial franceses se llevaba a cabo, a su vez, para preparar la creación de EADS; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1165; *véanse* los párrafos 7.183 y 7.199 y el apéndice de la sección VII.E.1, a continuación del párrafo 7.289 *supra*.

[4551] Una empresa privada, Lagardère, tenía el 33 por ciento de Aérospatiale-Matra y ejercía el control sobre la empresa junto con el Gobierno francés. El resto de las acciones pertenecía al público y a los empleados de Aérospatiale-Matra.

[4552] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 274-277; *Avis du Conseil d'Etat, Nº 362-610*, CE - Prueba documental 846. Aunque la legislación francesa teóricamente le hubiera permitido transferir sus derechos de voto doble a un tercero tras un período de espera de dos años, el Gobierno francés convino en que esos derechos no se ejercerían ni siquiera después de que hubiera transcurrido el plazo de dos años exigido por la legislación francesa; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 275; *Loi Nº 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales*, artículo 175, CE - Prueba documental 845.

[4553] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 274 a 277; actualmente las acciones de Dassault Aviation están en manos de los siguientes titulares: Groupe Industriel Marcel Dassault, 50,21 por ciento; EADS, 46,30 por ciento; pequeños accionistas, 3,49 por ciento; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1169, nota 942; CE - Prueba documental 845; CE - Prueba documental 846.

ICC suprimida donde se indica [***]

ii) Argumentos de las partes

Estados Unidos

7.1385 Los Estados Unidos aducen que la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation es una "transferencia directa de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC y constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4554] Los Estados Unidos aducen asimismo que la transferencia de acciones otorgó un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados.[4555] Además, los Estados Unidos aducen que la transferencia de acciones de 1998 es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque es una transferencia *ad hoc* del Gobierno francés que está limitada explícitamente a Aérospatiale.[4556]

7.1386 Los Estados Unidos aducen que, cuando una aportación de capital no se hubiera hecho, de haberse seguido la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en el territorio del Miembro que concede la subvención, o cuando un gobierno hace una aportación de capital en condiciones más favorables que las comerciales, esa aportación de capital otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4557] Los Estados Unidos aducen que la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation otorgó un beneficio a Aérospatiale porque ésta recibió el equivalente a una aportación de capital de 5.280 millones de francos franceses (lo que supuso un incremento de aproximadamente el 20 por ciento en el capital consolidado de Aérospatiale), en virtud de una transacción que fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia.[4558] Según los Estados Unidos, un inversor privado no hubiera asumido la transacción que dio lugar a la recepción por Aérospatiale de las acciones de Dassault Aviation, dadas las "lamentables circunstancias financieras" de Aérospatiale en aquel momento, el hecho de que la transacción entrañaba la pérdida no compensada del control sobre Dassault Aviation, y la ausencia de estudios contemporáneos que indicaran que esa pérdida sería contrarrestada con creces por la plusvalía que previsiblemente se obtendría de la posterior oferta pública de Aérospatiale-Matra.[4559]

7.1387 Los Estados Unidos aducen que la situación financiera y las perspectivas comerciales de Aérospatiale "seguían siendo graves" a finales de la década de 1990.[4560] En 1997 Aérospatiale declaró un pasivo total de más de 56 millones de francos franceses, frente a un patrimonio neto de 5.300 millones de francos franceses.[4561] Además los Estados Unidos alegan que los indicadores financieros de Aérospatiale eran muy deficientes en comparación con los del grupo de empresas

[4554] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 608.
[4555] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 609.
[4556] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 620.
[4557] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 562.
[4558] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 480; respuesta a la pregunta 159, párrafo 153.
[4559] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 159 del Grupo Especial, párrafo 153.
[4560] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 610.
[4561] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 610 y 614. Los Estados Unidos se remiten también a un informe del Senado de 1987 francés en el que se afirma que Aérospatiale no tenía recursos propios suficientes para su desarrollo; Informe del Senado francés de 1987, Estados Unidos - Prueba documental 18, página 78.

ICC suprimida donde se indica [***]

homólogas.[4562] Los Estados Unidos alegan que, tras la reacción negativa del mercado a la noticia de que estaba estudiando la privatización de Aérospatiale, el Gobierno francés se propuso llevar a cabo, en lugar de ello, una fusión parcial de Dassault Aviation y Aérospatiale por medio de la transferencia de su participación del 45,76 en Dassault Aviation.[4563] Según los Estados Unidos, la transferencia a Aérospatiale de la participación accionarial del 45,76 por ciento en Dassault Aviation "dio lugar a un beneficio considerable para Aérospatiale".[4564] Los Estados Unidos citan un informe del Senado francés en el que se indica que la transacción beneficiaría a Aérospatiale al fortalecer su situación financiera con una participación en el capital social de Dassault Aviation (cuyos márgenes de explotación eran superiores), al tiempo que equivalía a una ampliación del 20 por ciento del capital social de Aérospatiale.[4565]

7.1388 Los Estados Unidos señalan también que, al transferir a Aérospatiale su participación en Dassault Aviation, el Gobierno francés renunció a los derechos de voto doble que llevaban aparejados algunas de sus acciones, los cuales lo habían facultado para ejercer el control de Dassault Aviation pese a tener una participación no mayoritaria. Los Estados Unidos sostienen que la cesión del control de Dassault Aviation, originada al transferir el Gobierno francés a Aérospatiale la participación que tenía en dicha empresa, no fue compensada por la familia Dassault, la cual, al ser titular del resto de las acciones de la empresa, recobró el control, y que, por lo tanto, esa cesión causó al Gobierno francés una pérdida financiera sustancial.[4566] Los Estados Unidos reconocen que un inversor privado podría contraer deliberadamente esa pérdida si tuviera "una expectativa razonable de obtener una ganancia financiera que la compensara". Sin embargo, los Estados Unidos aducen que esa expectativa debería basarse en estudios previos realizados con el fin de determinar el beneficio financiero que cabía prever.[4567] Los Estados Unidos señalan que el Gobierno francés no llevó a cabo ningún estudio de esa índole, y que las Comunidades Europeas no han indicado ningún fundamento que hubiera permitido al Gobierno francés prever que los beneficios que obtendría de la constitución de Aérospatiale-Matra serían mayores que la pérdida derivada de la cesión sin contraprestación del control de Dassault Aviation.[4568]

7.1389 Los Estados Unidos aducen que otras dos consideraciones contribuyen a consolidar la conclusión de que la transferencia de acciones a Aérospatiale en 1998 no fue compatible con la

---

[4562] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 611. Los coeficientes de endeudamiento de Aérospatiale eran del 13,5, el 10,7 y el 7,3 por ciento en 1996, 1997 y 1998, respectivamente, mientras que los promedios del grupo de homólogas eran del 2,6, el 2,1 y el 2,2, por ciento, respectivamente en los correspondientes períodos. Los coeficientes de cobertura de la deuda de Aérospatiale eran del 0,6, el 1,5 y el 1,1 por ciento en 1996, 1997 y 1998, respectivamente, mientras que los del grupo de homólogas fueron del 4,3, el 7,7 y el 6,5 por ciento, respectivamente, en los mismos períodos; *Ratio Comparison Chart*, Estados Unidos - Prueba documental 274.

[4563] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 613; *Aérospatiale on Credit Watch negative - S&P*, AFX News, 29 de mayo de 1998, Estados Unidos - Prueba documental 307.

[4564] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 613.

[4565] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 614; informe del Senado francés Nº 89, Estados Unidos - Prueba documental 302, página 55; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 29 del Grupo Especial, párrafo 189.

[4566] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 146. Los Estados Unidos han aportado un informe pericial en el que se calcula que, al renunciar sin compensación al control de Dassault Aviation, el Gobierno francés sufrió una pérdida de **[[**ICSS**]]**. Lauren D. Fox, *1998 Dassault Share Transfer Valuation Report*, Estados Unidos - Prueba documental 595 (ICSS).

[4567] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 147.

[4568] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 148. Los Estados Unidos señalan que al final del período de 13 meses siguiente a la constitución de Aérospatiale-Matra (en el cual las acciones de Aérospatiale-Matra cotizaron en bolsa), el valor de la participación del Gobierno francés en Aérospatiale-Matra había disminuido sustancialmente, incrementando la pérdida que el Gobierno francés ya había sufrido al ceder sin contraprestación el control de Dassault Aviation.

ICC suprimida donde se indica [***]

práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados. En primer lugar, además de ceder el control de Dassault Aviation a la familia Dassault a consecuencia de la transferencia a Aérospatiale de su participación accionarial en Dassault Aviation, el Gobierno francés también convino en donar a Dassault una participación significativa en la entidad fusionada Aérospatiale-Matra, con la esperanza de persuadir a la familia Dassault de que consintiera una fusión plena de Aérospatiale y Dassault Aviation.[4569] Según los Estados Unidos, ese costo adicional para el Gobierno francés debería incrementar la ganancia compensatoria que hubiera sido razonable que el Gobierno francés previera obtener de la constitución de Aérospatiale-Matra y su posterior privatización, a fin de que la transferencia de acciones de 1998 se considere compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados.[4570] En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation estuvo motivada por preocupaciones políticas y de política industrial, y no por el interés en obtener un rendimiento comercial de la inversión.[4571] Según los Estados Unidos, las pruebas de las motivaciones políticas y de política industrial del Gobierno francés explican la ausencia de los análisis de costos y beneficios que hubiera llevado a cabo un inversor privado, y demuestran también que la transferencia de acciones a Aérospatiale en 1998 no fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados.[4572]

Comunidades Europeas

7.1390 Las Comunidades Europeas sostienen que, a diferencia de las inversiones de capital que el Gobierno francés hizo en Aérospatiale entre 1987 y 1994, la aportación a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation no se hizo para financiar la expansión de las líneas de productos de Aérospatiale, sino para facilitar la consolidación y privatización de la rama de producción aeroespacial francesa (es decir, la fusión de Aérospatiale con MHT para formar Aérospatiale-Matra y la oferta pública de acciones de Aérospatiale-Matra).[4573]

7.1391 Las Comunidades Europeas observan que, antes de aportar a Aérospatiale sus acciones de Dassault Aviation, el Gobierno francés era propietario del 100 por ciento de Aérospatiale e, independientemente, era propietario de una participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation. Según las Comunidades Europeas, la transferencia a Aérospatiale de la participación del Gobierno francés en Dassault Aviation a cambio de acciones de nueva emisión de Aérospatiale equivalió a "cambiar en la forma, pero no en la sustancia" el modo en que el Gobierno francés era propietario tanto de Aérospatiale como de su participación en Dassault Aviation. Dicho de otro modo, el Gobierno francés seguía siendo propietario de su participación accionarial del 45,76 por ciento en Dassault Aviation, sólo que a través de su propiedad del 100 por ciento de Aérospatiale.[4574] Las Comunidades Europeas afirman que, si el Gobierno francés transfirió algo, "se lo transfirió a sí mismo".[4575] En consecuencia, consideran que la transacción fue puramente mecánica y práctica, en la medida en que hizo posible que el Gobierno francés vendiera una participación significativa tanto en

[4569] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 616.
[4570] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 150.
[4571] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 615; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 151. Los Estados Unidos aducen que, en el momento de la transferencia de acciones de 1998, el Gobierno francés había previsto la unificación de la industria aeroespacial europea por medio de la constitución de Airbus SAS y quería reforzar el balance de Aérospatiale (y, de ese modo, su capacidad de negociación en relación con los otros miembros del consorcio Airbus) para proteger los intereses de Francia en la proyectada unificación de la industria aeroespacial europea.
[4572] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 151.
[4573] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1165.
[4574] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1166.
[4575] CE, respuesta a la pregunta 102 del Grupo Especial, párrafo 282; Segunda comunicación escrita, párrafo 553; Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 264.

ICC suprimida donde se indica [***]

Aérospatiale como en Dassault Aviation en una única operación de venta, por medio de la oferta pública de Aérospatiale-Matra, en junio de 1999.[4576]

7.1392 Las Comunidades Europeas aducen que, si Aérospatiale-Matra hubiera vendido las acciones de Dassault Aviation en el momento en que fueron transferidas a Aérospatiale, o poco después, la aportación a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation "podría considerarse equivalente a una aportación de capital en efectivo por el Gobierno francés".[4577] Sin embargo, dado que Aérospatiale, como después Aérospatiale-Matra y posteriormente EADS, conservaron la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation, la transferencia por el Gobierno francés de la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation no debería calificarse de "nueva inversión" en Aérospatiale, sino simplemente de combinación de dos de sus inversiones previas (a saber, las participaciones accionariales del Gobierno francés en Aérospatiale y Dassault Aviation, respectivamente) en la entidad societaria Aérospatiale, en previsión de la venta de una participación mayoritaria en la entidad combinada, Aérospatiale-Matra, a inversores privados.[4578]

7.1393 Según las Comunidades Europeas, para que los Estados Unidos puedan sostener su argumento de que esa puesta en común de activos del Gobierno francés en previsión de su posterior privatización es incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de un inversor privado, tendrían que aportar pruebas de lo que habría hecho un inversor privado en el contexto de esa inversión específica.[4579] Dicho de otro modo, los Estados Unidos tendrían que demostrar que es incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de un propietario el poner en común activos que le pertenecen íntegramente, en previsión de una venta combinada de esos activos, por la cual el propietario percibe una retribución en condiciones de mercado.[4580] Las Comunidades Europeas aducen que una entidad matriz que actuara con criterios de mercado combinaría sus participaciones accionariales, con el fin de obtener sinergias y generar riqueza, y que los Estados Unidos no han demostrado que sea incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de un inversor privado la puesta en común activos que pertenecen íntegramente al inversor, cuando haciéndolo se obtendrían sinergias y se generaría riqueza.[4581]

7.1394 Las Comunidades Europeas sostienen que el argumento de los Estados Unidos de que el Gobierno francés contrajo a sabiendas pérdidas financieras al transferir a Aérospatiale su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation es irrelevante por lo que respecta a la cuestión de si, a los efectos del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, Aérospatiale recibió las acciones de Dassault Aviation en condiciones más favorables que las que hubiera otorgado un titular de esas

[4576] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1167.
[4577] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1170.
[4578] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1170. Según las Comunidades Europeas, las participaciones del Gobierno francés en ambos "activos" seguían siendo las mismas: el Gobierno francés era propietario del 100 por ciento de su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation antes de la transferencia a Aérospatiale, y siguió siendo propietario del 100 por ciento de esa participación después de la transferencia a Aérospatiale. Del mismo modo, era propietario del 100 por ciento de Aérospatiale antes de la aportación de su participación en Dassault Aviation, y siguió siendo propietario del 100 por ciento de Aérospatiale después de la aportación de su participación en Dassault Aviation; CE, respuesta a la pregunta 102 del Grupo Especial, párrafo 281.
[4579] CE, respuesta a la pregunta 102 del Grupo Especial, párrafo 282; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 554.
[4580] CE, respuesta a la pregunta 102 del Grupo Especial, párrafo 282; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 513 y 554.
[4581] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 555.

ICC suprimida donde se indica [***]

acciones según criterios de mercado.[4582] Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos han reconocido que el beneficiario de cualquier sacrificio supuestamente no compensado que el Gobierno francés hiciera de los derechos de voto que le daban el control de Dassault Aviation fue la familia Dassault, no Aérospatiale. Las Comunidades Europeas aducen que, en todo caso, la cesión de los derechos de voto doble redujo, y no aumentó, el valor de las acciones de Dassault Aviation que recibió Aérospatiale.[4583] Las Comunidades Europeas también rechazan el argumento de los Estados Unidos de que el Gobierno francés contrajo una pérdida al ceder sus derechos de voto doble a la familia Dassault porque no fue retribuido por el valor de esos derechos. Según las Comunidades Europeas, los derechos de voto doble no podían ser adquiridos por entidades privadas (a causa de los pactos contractuales entre el Gobierno francés y Dassault Industries), por lo que no tenían valor "de mercado".[4584]

7.1395 Las Comunidades Europeas sostienen, además, que el Gobierno francés obtuvo una compensación adecuada por el valor de su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation en la posterior privatización de Aérospatiale-Matra.[4585] Señalan las valoraciones que llevaron a cabo por separado varios bancos de inversión con ocasión de la fusión de Aérospatiale y MHT en 1999. Esas valoraciones se llevaron a cabo para calcular un valor aproximado de la entidad fusionada Aérospatiale-Matra y, por consiguiente, un precio de oferta pública para las acciones de Aérospatiale-Matra.[4586] Las Comunidades Europeas reconocen que las valoraciones no eran "*fairness opinions*", es decir, dictámenes sobre la equidad de la contraprestación recibida por la transferencia a Aérospatiale de la participación accionarial del 45,76 por ciento en Dassault Aviation, y tenían en cambio por objeto establecer una valoración de Aérospatiale-Matra con el fin de determinar un precio de oferta pública para las acciones de esa entidad.[4587] No obstante, las Comunidades Europeas sostienen que han demostrado que el Gobierno francés no dejó a Aérospatiale-Matra -la sucesora de Aérospatiale- ningún valor residual derivado de la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation por el cual el Gobierno francés no hubiera sido compensado mediante la oferta pública de acciones de Aérospatiale-Matra.[4588]

7.1396 Las Comunidades Europeas también aducen que los Estados Unidos han distorsionado los hechos relativos a la situación financiera de Aérospatiale en el momento de la transferencia de Dassault Aviation. Señalan que los pedidos anuales de Aérospatiale habían aumentado de 9.600 millones de euros en 1996 a 12.200 millones de euros en 1997, y a 13.300 millones de euros en 1998, y que sus pedidos pendientes también habían aumentado sustancialmente, de 19.800 millones de euros en 1996 a 24.500 millones de euros en 1997 y a 27.200 millones de euros en 1998.[4589] Señalan también que Aérospatiale había declarado beneficios de 93 millones de euros, 217 millones de euros y 175 millones de euros en 1996, 1997 y 1998, respectivamente, dedicando, al mismo tiempo, casi 5.000 millones de euros a gastos de investigación y desarrollo.[4590] Según las

[4582] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 186.
[4583] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 186.
[4584] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 188.
[4585] CE, respuesta a la pregunta 102 del Grupo Especial, párrafo 283.
[4586] CE, Segunda comunicación escrita párrafo 558.
[4587] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 266.
[4588] CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 266; respuesta a la pregunta 102, párrafos 283 y 284; Segunda comunicación escrita, párrafo 558.
[4589] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 190.
[4590] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 190.

ICC suprimida donde se indica [***]

Comunidades Europeas, los indicadores financieros que citan los Estados Unidos como prueba de la "lamentable" situación financiera de Aérospatiale indican la necesidad de capital adicional que tenía Aérospatiale, y la conclusión que se infiere del argumento de los Estados Unidos es que, si una empresa necesita capital, no tiene perspectivas de rentabilidad. Sin embargo, las Comunidades Europeas sostienen que el hecho de que una empresa necesite capital adicional no dice nada sobre sus perspectivas de rentabilidad. Antes bien, la pregunta pertinente es si, desde la perspectiva de un inversor privado, una inversión ofrece la perspectiva de un buen rendimiento.[4591]

7.1397 A este respecto, las Comunidades Europeas citan una serie de estudios de los costos y beneficios potenciales de la prevista combinación de Aérospatiale y MHT y posterior oferta pública de Aérospatiale-Matra, realizados por varios bancos de inversión por cuenta del Gobierno francés, Aérospatiale y Lagardère.[4592] Las Comunidades Europeas señalan que algunos de los informes de esos bancos de inversión "confirman" que Aérospatiale llevó a cabo un "amplio examen de la debida diligencia", que incluyó el intercambio de los respectivos planes empresariales por sectores para el período 1998-2003 de Aérospatiale y MHT en septiembre de 1998. Según las Comunidades Europeas, esos planes empresariales contenían proyecciones financieras, así como datos históricos y proyectados, los cuales fueron objeto de un examen y evaluación intensivos por los bancos de inversión.[4593] Las Comunidades Europeas sostienen que los bancos de inversión habían valorado las sinergias que se preveía que se derivaran de la combinación de Aérospatiale con MHT en una cuantía que superaba significativamente cualquier pérdida de valor que los Estados Unidos hayan atribuido a la pérdida por el Gobierno francés de los derechos de voto doble aparejados a su participación en Dassault Aviation, y mantienen que esta prueba muestra que el Gobierno francés preveía que las sinergias de la combinación de Aérospatiale con MHT contrarrestarían cualquier pérdida de esa índole.[4594]

7.1398 Las Comunidades Europeas también citan la información detallada sobre Aérospatiale que figuraba en el memorando de oferta de 1999 preparado para la oferta pública de Aérospatiale-Matra, en el que "se anunciaban perspectivas favorables" para Aérospatiale y Aérospatiale-Matra, así como los términos de la asociación de Lagardère con Aérospatiale-Matra y la respuesta de los inversores minoristas e institucionales a la oferta pública de Aérospatiale-Matra, como prueba de que los inversores privados albergaban expectativas razonables de obtener una ganancia financiera de la prevista combinación de Aérospatiale y MHT y posterior oferta pública de Aérospatiale-Matra.[4595]

7.1399 Por lo tanto, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial desestime la alegación de los Estados Unidos de que la aportación a Aérospatiale de la participación del Gobierno

---

[4591] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 192.

[4592] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 233-236; observaciones sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 194; evaluación **[***]** (ICSS, Anexo V, CE, Prueba documental ICSS-0001531); evaluación **[***]** (ICSS, Anexo V, CE, Prueba documental ICSS-0001652); evaluación **[***]** (ICSS, Anexo V, CE, Prueba documental ICSS-0000903); evaluación **[***]** (ICSS, Anexo V, CE, Prueba documental ICSS-0000727); evaluación **[***]** (ICSS, Anexo V, CE, Prueba documental ICSS-0000235); evaluación **[***]** (ICSS, Anexo V, CE, Prueba documental ICSS-0000543); evaluación **[***]**, CE - Prueba documental 544 (ICSS).

[4593] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 195.

[4594] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 196.

[4595] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafos 199-203.

ICC suprimida donde se indica [***]

francés en Dassault Aviation otorgó un "beneficio" a Aérospatiale y constituye, por ello, una subvención.[4596]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

Contribución financiera

7.1400 Los Estados Unidos aducen que la transferencia a Aérospatiale en 1998 de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation es una "transferencia directa de fondos" y, por lo tanto, constituye una contribución financiera a los efectos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1401 Las Comunidades Europeas aducen que la transferencia no debe ser conceptuada como una "nueva inversión" del Gobierno francés, sino simplemente como la combinación en una entidad societaria, Aérospatiale, de dos de sus inversiones anteriores, en previsión de la venta de una participación mayoritaria en la entidad sucesora de Aérospatiale, Aérospatiale-Matra.[4597] Tal vez sea *posible* comprender que las Comunidades Europeas argumenten que la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation no es una *contribución financiera* en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, porque se trata simplemente de un cambio de la forma en que el Gobierno francés era titular de su inversión en Dassault Aviation, y no de una "nueva inversión". Tal argumento exigiría, a nuestro juicio, que aceptáramos la aseveración de que un gobierno no puede aportar una contribución financiera a una entidad de la que ya sea propietario, es decir, que no es posible hacerse una "contribución financiera" a uno mismo. No podemos aceptar tal aseveración. Señalamos que el Grupo Especial desestimó un argumento semejante respecto de transacciones que entrañaban un canje de deuda por acciones en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*.[4598]

7.1402 Las Comunidades Europeas no aducen expresamente que la aportación a Aérospatiale de su participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation no sea una "contribución financiera". Al contrario, las Comunidades Europeas aducen que, si Aérospatiale-Matra hubiera vendido la participación en Dassault Aviation en el momento en que fue transferida por el Gobierno francés, o poco después, la aportación de las acciones de Dassault Aviation a Aérospatiale "podría haberse considerado una aportación de capital en efectivo por el Estado francés", lo que da a entender que las Comunidades Europeas consideran que, en determinadas circunstancias, la operación podría constituir una contribución financiera.[4599] Sin embargo, no consideramos que el sentido corriente del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 nos permita calificar una transacción de "contribución financiera" según cuál sea el comportamiento del receptor después de la transacción. Si la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation constituye una aportación de capital y está subsumida en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, será así con independencia de que Aérospatiale o Aérospatiale-Matra, como receptores, conserven las acciones de Dassault Aviation que les han sido transferidas o las vendan posteriormente a un tercero.[4600]

[4596] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1171.

[4597] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1170; CE, respuesta a la pregunta 102 del Grupo Especial, párrafo 281.

[4598] *Véase* el informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafos 7.419-7.423, donde el Grupo Especial señaló que el hecho de que las aportaciones de capital se designen explícitamente como "contribuciones financieras" parece indicar que el Acuerdo SMC no excluye que el propietario de una empresa haga una "contribución financiera" a esa empresa (párrafo 7.420).

[4599] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1170.

[4600] Aunque en la segunda reunión del Grupo Especial las Comunidades Europeas afirmaron que, en la medida en que el Gobierno francés hubiera transferido algo con ocasión de la transacción de Dassault Aviation,

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1403 En el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC se dispone que existe una "contribución financiera" cuando hay una "transferencia directa de fondos (por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital) o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos)." La primera cuestión que consideramos es si la aportación de acciones de una empresa (en lugar de una aportación en efectivo) a cambio de acciones de nueva emisión de la empresa receptora es una "transferencia directa de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Coincidimos con el Órgano de Apelación en que el término "fondos" en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 abarca no sólo el "dinero", sino también "los recursos financieros y otros derechos financieros en términos más generales".[4601] Además, como ha señalado el Órgano de Apelación, las palabras "donaciones, préstamos y aportaciones de capital" del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 van precedidas de las palabras "por ejemplo", lo que indica que las donaciones, préstamos y aportaciones de capital son ejemplos citados de transacciones comprendidas en el ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, y que las transacciones que son similares a las expresamente enumeradas también están abarcadas por la disposición. Como hemos indicado anteriormente, consideramos que las acciones de una empresa son derechos financieros sobre un rédito (en forma de dividendos desembolsados con cargo a los beneficios de una empresa) y sobre una parte del capital de la empresa en el momento de su liquidación.[4602] Por lo tanto, consideramos que las acciones de una empresa están comprendidas en el alcance del término "fondos" del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, y que una transferencia de acciones está comprendida en el alcance de la expresión "transferencia directa de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4603] Concluimos que la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation constituye una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1404 A continuación consideraremos si la contribución financiera otorgó un "beneficio" a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

Beneficio

7.1405 Hemos indicado anteriormente que está firmemente asentado el principio de que una contribución financiera otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 cuando las condiciones de la contribución financiera son más favorables que las que el receptor hubiera obtenido en el mercado.[4604] También hemos señalado que el Órgano de Apelación ha mantenido que el artículo 14 es un contexto pertinente a la interpretación del término "beneficio" en el párrafo 1 b) del artículo 1.[4605] Además, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas coinciden en términos

---

la transferencia fue al propio Gobierno francés, esa afirmación, así como los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la correcta calificación de la transacción como combinación de inversiones previas, en lugar de como "nueva inversión", se formularon en el contexto de la refutación de las alegaciones de los Estados Unidos de que la transferencia otorgó un beneficio a Aérospatiale, por lo que parecen estar referidos a la cuestión del beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1; *véase* CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 264-279. *Véase también* CE, Segunda comunicación escrita párrafos 552 y 553, donde las Comunidades Europeas hacen la misma afirmación en el marco de su argumento de que la transacción no podría haber otorgado un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1.

[4601] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 250.

[4602] *Véase* el párrafo 7.1291 *supra*.

[4603] *Véase* el párrafo 7.1291 *supra*.

[4604] *Véanse, por ejemplo*, el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafos 157 y 158; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM*, párrafo 7.179; informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, párrafos 7.173-7.175; informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM (Corea)*, párrafo 7.256.

[4605] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 155.

ICC suprimida donde se indica [***]

generales en que el apartado a) del artículo 14, aunque no es aplicable directamente a la Parte III del Acuerdo SMC, ofrece orientación para la interpretación del artículo 1 del Acuerdo SMC en lo que respecta a las alegaciones que no guarden relación con la Parte V.[4606]

7.1406 Los Estados Unidos no aducen que la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Aérospatiale, a cambio de que Aérospatiale emitiera al Gobierno francés 9.267.094 acciones adicionales de Aérospatiale, otorgó un beneficio a Aérospatiale porque el valor de las acciones de nueva emisión de Aérospatiale fue inferior al valor de la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation.[4607] Los Estados Unidos aducen que la transacción otorgó un beneficio a Aérospatiale porque constituyó una aportación de capital que era incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia.

7.1407 Nuestro enfoque de la cuestión del beneficio en el contexto de la aportación de capital que el Gobierno francés hizo a Aérospatiale en 1998 (por medio de la transferencia a Aérospatiale de su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation, a cambio de acciones de nueva emisión de Aérospatiale) consiste en preguntar si los Estados Unidos han demostrado que un inversor privado, fundándose en la información de que se disponía entonces, no hubiera hecho la inversión de capital controvertida. A este respecto, consideramos que un inversor privado que contemplara una inversión de esa índole trataría de lograr una tasa de rentabilidad razonable de su inversión. Los Estados Unidos no han presentado pruebas de las tasas de rentabilidad que el Gobierno francés podría haber previsto obtener razonablemente de lo que de hecho es, según sostienen los Estados Unidos, una aportación de capital de 5.280 millones de francos franceses a Aérospatiale. En lugar de ello, los Estados Unidos aducen que un inversor privado no hubiera hecho esa inversión de capital, porque Aérospatiale se encontraba en aquel momento en "circunstancias financieras lamentables", la transacción acarreaba costos considerables derivados de la cesión del control de Dassault Aviation, y no había nada que indicara, en el momento de la transacción, que esos costos serían, al parecer, inferiores a la plusvalía que podía preverse obtener de la posterior venta de acciones de Aérospatiale-Matra.[4608]

7.1408 A este respecto, los Estados Unidos señalan el pasivo total declarado de Aérospatiale, de más de 56.000 millones de francos franceses en 1997, frente a un patrimonio neto de 5.300 millones de francos franceses, así como sus deficientes indicadores financieros en comparación con los del grupo de empresas homólogas.[4609] Los Estados Unidos también citan pruebas que indican que Aérospatiale estaba gravemente infracapitalizada en el momento pertinente.[4610] No consideramos que el hecho de que Aérospatiale estuviera infracapitalizada por el Gobierno francés -su único accionista- suponga necesariamente que un inversor privado no hubiera aportado capital a la empresa.[4611] Aunque los Estados Unidos citan un informe del Senado francés de 1997 en el que se afirma que Aérospatiale no tenía capital suficiente para su desarrollo, señalamos que en dicho informe también se explicaba que, pese a su infracapitalización, Aérospatiale tenía unos niveles de endeudamiento y una gestión de

[4606] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 544 y 545 y 561-564; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1215; Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 267; respuesta a la pregunta 101 del Grupo Especial, párrafo 280; Segunda comunicación escrita, párrafo 520.

[4607] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 159 del Grupo Especial, párrafo 152. Los Estados Unidos coinciden con las Comunidades Europeas en que el factor de conversión con arreglo al cual el Gobierno francés intercambió sus acciones de Dassault Aviation por acciones de nueva emisión de Aérospatiale "no tiene trascendencia económica", puesto que el Gobierno francés era propietario de las acciones de Aérospatiale y de las de Dassault Aviation.

[4608] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 159 del Grupo Especial, párrafo 153.

[4609] *Véase* el párrafo 7.1387 *supra*.

[4610] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 610 y 611.

[4611] La infracapitalización de Aérospatiale por el Gobierno francés puede contrastarse, por lo tanto, con la de Deutsche Airbus por MBB, un accionista privado; *véanse* los párrafos 7.1291 y 7.1302 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

costos que eran razonables.[4612] De hecho, aunque en 1995 y 1996 los coeficientes de endeudamiento y de cobertura de la deuda siguieron siendo inferiores a los promedios del grupo de empresas homólogas[4613], en 1996 y 1997, a diferencia de lo que había venido sucediendo en el período comprendido entre 1987 y 1995, el rendimiento sobre el capital de Aérospatiale fue superior al promedio del grupo de empresas homólogas.[4614] Sin embargo, no somos capaces de determinar, fundándonos en los argumentos y pruebas de que disponemos, si la mejora relativa en los coeficientes de rendimiento sobre el capital de Aérospatiale se debe principalmente al aumento de los ingresos, o es, cuando menos parcialmente, el resultado de otros factores que no son necesariamente indicativos de unos mejores resultados financieros. En cualquier caso, señalamos que Aérospatiale declaró beneficios de 93 millones de euros en 1996 y de 217 en 1997, así como un crecimiento de la cifra anual de pedidos de 9.600 millones de euros en 1996 a 12.200 millones de euros en 1997, y consideramos que esta prueba demuestra que la situación y las perspectivas financieras de Aérospatiale habían mejorado en 1996 y 1997 respecto de períodos anteriores.[4615]

7.1409 Pese a esa mejora respecto de períodos precedentes, resulta claro para nosotros que el aumento de la capitalización de Aérospatiale derivado la transferencia de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation (que supuso un incremento del 20 por ciento en el capital consolidado total de Aérospatiale) fue necesario para que aumentara la probabilidad de que la proyectada privatización de Aérospatiale pudiera tener lugar lo antes posible.[4616] Además, estamos persuadidos de que la proyectada privatización de Aérospatiale se consideraba necesaria para reforzar la posición del Gobierno francés en sus negociaciones con otros Gobiernos participantes en Airbus sobre las condiciones de la consolidación de la industria aeroespacial europea.[4617] Siendo así, consideramos que, aunque la situación y las perspectivas financieras de Aérospatiale mejoraron inmediatamente antes de la transferencia de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation, no lo hicieron en medida suficiente para que Aérospatiale, sin el aditamento de la participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation (que representaba una ampliación del 20 por ciento de su capital consolidado total), atrajera capital privado.

7.1410 Las Comunidades Europeas aducen que el enfoque apropiado de la investigación de la compatibilidad o incompatibilidad de la transferencia de Dassault Aviation con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados consiste en preguntar si un *propietario* privado

[4612] Estados Unidos - Prueba documental 18, página 77.

[4613] En 1996 y 1997 los coeficientes de endeudamiento de Aérospatiale fueron de 13,5 y 10,7, respectivamente, frente a los promedios del 2,6 y 2,1, respectivamente, del grupo de empresas homólogas. En los mismos períodos, los coeficientes de cobertura de la deuda de Aérospatiale fueron de 0,6 y 1,5, respectivamente, frente a los promedios de 4,3 y 7,7, respectivamente, del grupo de empresas homólogas.

[4614] En 1996 el rendimiento sobre el capital de Aérospatiale fue del 27,7 por ciento, frente al promedio del 15,0 por ciento del grupo de empresas homólogas, y en 1997 fue del 37,4 por ciento, frente al promedio del 17,8 por ciento del grupo de empresas homólogas.

[4615] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 158 del Grupo Especial, párrafo 190. Además, las Comunidades Europeas señalan que los pedidos pendientes de Aérospatiale aumentaron de 19.800 millones de euros en 1996 a 24.500 millones de euros en 1997.

[4616] Estados Unidos - Prueba documental 276.

[4617] Al anunciar que el Gobierno francés había decidido transferir a Aérospatiale su participación en Dassault Aviation, el Ministerio de Hacienda de Francia dijo que el acuerdo entre Aérospatiale y Dassault Aviation tenía por objeto promover una estrategia concertada para la rama de producción aeronáutica francesa en el contexto más amplio de las alianzas que debían concluirse a corto plazo entre los principales agentes europeos; Ministerio de Hacienda de Francia, *Communiqué de presse*, 15 de mayo de 1998, Estados Unidos - Prueba documental 304. Se expresan opiniones similares en noticias de prensa: Estados Unidos - Prueba documental 307; Estados Unidos - Prueba documental 309; Estados Unidos - Prueba documental 310; Estados Unidos - Prueba documental 312; Estados Unidos - Prueba documental 596.

ICC suprimida donde se indica [***]

unificaría inversiones que le pertenecen íntegramente antes de venderlas.[4618] Las Comunidades Europeas alegan que, en el contexto de la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Aérospatiale, este criterio exige que los Estados Unidos demuestren que es incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de un propietario privado el que éste ponga en común activos que le pertenecen íntegramente, en previsión de una posterior venta conjunta, por la que percibirá una retribución en condiciones de mercado.[4619]

7.1411 No rechazamos la posibilidad de que una parte refute la alegación de que una aportación de capital otorgó un beneficio por ser incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados mostrando que la transacción controvertida fue un paso previo en un proyecto de reestructuración o consolidación -o que forma parte de otro modo de dicho proyecto- y que, considerada en el contexto de los rendimientos globales que se preveían obtener de ese proyecto de reestructuración o consolidación, la inversión de capital fue compatible con la práctica habitual en materia de inversiones de un inversor privado. Como hemos indicado, estamos persuadidos, como cuestión de hecho, de que la transferencia a Aérospatiale de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation se contempló como un paso previo a la consolidación de la rama de producción aeronáutica francesa, en preparación de la posterior consolidación de la industria aeronáutica europea. No obstante, las Comunidades Europeas no han presentado pruebas que nos persuadan de que, en el momento en el que contemplaba transferir a Aérospatiale su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation, el Gobierno francés tenía una base racional para creer que los rendimientos globales que podía esperar de una oferta pública de acciones de una entidad que combinara su participación en Dassault Aviation con Aérospatiale serían superiores a la tasa de rentabilidad que podía prever si mantenía su participación accionarial del 45,76 por ciento en el capital de Dassault Aviation (con los derechos de voto que llevaban aparejados algunas de esas acciones) separada de Aérospatiale.

7.1412 Las Comunidades Europeas han aportado pruebas que acreditan que la participación en Dassault Aviation que recibió Aérospatiale había sido valorada por separado de Aérospatiale al calcular un precio de oferta pública para Aérospatiale-Matra. Señalamos, no obstante, que la transferencia de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation tuvo lugar en diciembre de 1998.[4620] Las evaluaciones a las que se refieren las Comunidades Europeas consisten en valoraciones relativas de Aérospatiale, de la participación de Aérospatiale en el 45,76 por ciento de Dassault Aviation, y de MHT, efectuadas con el fin de establecer un precio para la oferta pública de las acciones de Aérospatiale-Matra, que tuvo lugar en 1999. Esas valoraciones están todas fechadas en febrero, marzo o abril de 1999, por lo que todas ellas se hicieron *después* de que el Gobierno francés hubiera decidido transferir a Aérospatiale su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation. Además, en las evaluaciones no se comparan las ventajas que se derivarían para el Gobierno francés si, por un lado, mantuviera separadas sus participaciones en Dassault Aviation (con los derechos de voto doble del Gobierno francés) y en Aérospatiale, o, por el contrario, las combinara (anulando los derechos de voto doble aparejados a las acciones de Dassault Aviation) y las fusionara con MHT con miras a una posterior oferta pública de la entidad fusionada. Antes bien, las evaluaciones son valoraciones de Aérospatiale y de MHT y estimaciones de las sinergias que podría preverse obtener de su combinación.[4621] Por lo tanto, no consideramos que

[4618] Observaciones de las Comunidades Europeas sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 224 del Grupo Especial, párrafo 421. Sin cursiva en el original.

[4619] CE, Segunda comunicación escrita párrafos 554 y 555.

[4620] *Aérospatiale-Matra Offering Memorandum*, de fecha 25 de mayo de 1999, CE - Prueba documental 53, página 24.

[4621] Señalamos también que algunas de las evaluaciones fueron efectuadas por bancos de inversión que habían sido contratados para asesorar a partes que no eran Gobierno francés en relación con la oferta de Aérospatiale-Matra y que, por lo tanto, no se impone necesariamente la presunción de que fueran información

ICC suprimida donde se indica [***]

ninguna de las evaluaciones presentadas por las Comunidades Europeas para apoyar la aseveración de que el Gobierno francés tenía un fundamento racional para creer que el rendimiento global que podía esperar de una oferta pública de acciones de una entidad que combinara la participación del Gobierno francés en Dassault Aviation (con exclusión de los derecho de voto doble) con Aérospatiale fuera superior a la tasa de rentabilidad que podía esperar si conservaba su participación accionarial del 45,76 por ciento en Dassault Aviation (con los derechos de voto doble aparejados a algunas de esas acciones) separada de Aérospatiale. Estamos persuadidos de que la transferencia de la participación accionarial del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation, a cambio de acciones de nueva emisión de Aérospatiale, fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia, porque un inversor privado no hubiera hecho la inversión, y de que, por lo tanto, la transacción otorgó un beneficio a Aérospatiale en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Llegamos a esta conclusión después de considerar íntegramente todas las pruebas en lo que respecta a la transferencia a Aérospatiale en 1998 de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation.

Especificidad

7.1413 Los Estados Unidos aducen que la transferencia a Aérospatiale en 1998 de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation es una subvención que es específica para Aérospatiale en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, ya que es una transferencia *ad hoc* del Gobierno francés que está limitada explícitamente a Aérospatiale.[4622] Aunque los Estados Unidos no han señalado ningún párrafo del artículo 2 en concreto como fundamento de su alegación, entendemos por la naturaleza del argumento que proponen que su alegación se basa en párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las pruebas aportadas por los Estados Unidos respecto de la transferencia de una participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation a Aérospatiale en 1998 confirman de manera más general la aseveración de los Estados Unidos de que esa transferencia estuvo limitada explícitamente a Aérospatiale y fue, por lo tanto, "específica" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no impugnan las alegaciones de los Estados Unidos. Por lo tanto, constatamos que la transferencia a Aérospatiale en 1998 de la participación del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation constituye una subvención específica a Aérospatiale.

iv) Conclusión

7.1414 En conclusión, constatamos que la transferencia a Aérospatiale en 1998 de la participación accionarial del 45,76 por ciento que el Gobierno francés tenía en Dassault Aviation, a cambio de que Aérospatiale emitiera acciones al Gobierno francés, constituye una subvención a Aérospatiale, porque entraña una "transferencia directa de fondos" comparable a una aportación de capital y, por lo tanto, es una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, la cual otorgó un beneficio a Aérospatiale porque la decisión de inversión fue incompatible con la práctica habitual en materia de inversiones de los inversores privados en Francia. Constatamos asimismo que esa subvención es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

---

que el Gobierno francés hubiera conocido, o asesoramiento que hubiera recibido, en el contexto de su decisión de efectuar la transferencia de su participación en Dassault Aviation a Aérospatiale. Por ejemplo, **[***]** asesoró a Aérospatiale, CE - Prueba documental ICSS0000543; CE - Prueba documental ICSS0000235, mientras que **[***]** asesoró a Lagardère, CE - Prueba documental ICSS0000727; CE - Prueba documental ICSS0000905.

[4622] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 620; *Aérospatiale Annual Report 1998*, Estados Unidos - Prueba documental 301, página 28.

ICC suprimida donde se indica [***]

10. La cuestión de si los fondos para investigación y desarrollo tecnológico que la Comisión Europea y los Estados miembros proporcionan a Airbus son subvenciones específicas

a) Introducción

7.1415 Los Estados Unidos impugnan múltiples casos de fondos para investigación y desarrollo tecnológico que las Comunidades Europeas, los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España y tres entidades públicas subfederales de Alemania han proporcionado o se han comprometido a proporcionar a Airbus entre 1986 y 2007. En la gran mayoría de los casos, las medidas de financiación impugnadas adoptan la forma de donaciones. Sin embargo, en dos casos la reclamación de los Estados Unidos se refiere a préstamos. Los Estados Unidos alegan que cada una de las medidas impugnadas constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC. Las medidas de investigación y desarrollo tecnológico que son objeto de las alegaciones de los Estados Unidos son las siguientes:

i) Donaciones de las Comunidades Europeas para proyectos de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con LCA en los que participó Airbus en virtud de los siguientes programas:

- Segundo Programa Marco para acciones comunitarias en materia de investigación y desarrollo tecnológicos (1987-1991) ("Segundo Programa Marco")[4623];

- Tercer Programa Marco para acciones comunitarias en materia de investigación y desarrollo tecnológicos (1990-1994) ("Tercer Programa Marco")[4624];

- Cuarto Programa Marco para acciones comunitarias en materia de investigación y desarrollo tecnológicos y demostración (1994-1998) ("Cuarto Programa Marco")[4625];

- Quinto Programa Marco de la Comunidad Europea para acciones de investigación, demostración y desarrollo tecnológicos (1998-2002) ("Quinto Programa Marco")[4626]; y

- Sexto Programa Marco de la Comunidad Europea para acciones de investigación, desarrollo tecnológico y demostración, destinado a contribuir a la creación del Espacio Europeo de Investigación y a la innovación (2002-2006) ("Sexto Programa Marco").[4627]

ii) Donaciones del Gobierno francés para proyectos de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con LCA en los que participó Airbus, entre 1986 y 2005.[4628]

[4623] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 628. CE - Prueba documental 200.
[4624] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 631. CE - Prueba documental 201.
[4625] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 636. CE - Prueba documental 202.
[4626] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 641. CE - Prueba documental 203.
[4627] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 646. CE - Prueba documental 204.
[4628] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 680. Pruebas documentales 337, presentadas por los Estados Unidos, y Pruebas documentales 205, 206, 207 (ICC), 208 (ICC) y 209 (ICC), presentadas por las Comunidades Europeas.

ICC suprimida donde se indica [***]

iii) Donaciones del Gobierno federal alemán para proyectos de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con LCA en los que participó Airbus en el marco de los siguientes programas:

- Luftfahrtforschungsprogramm I ("LuFo I") (1995-1998)[4629], Luftfahrtforschungsprogramm II ("LuFo II") (1998-2002)[4630] y Luftfahrtforschungsprogramm III ("LuFo III") (2003-2007).[4631]

iv) Donaciones de tres entidades públicas subfederales de Alemania para proyectos de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con LCA en los que participó Airbus en el marco de los siguientes programas:

- Offensive Zukunft Bayern (1995)[4632];
- Offensive Zukunft Bayern II (1996)[4633];
- Bayerisches Luftfahrtforschungsprogram (2000)[4634];
- Hightechoffensive Bayern (1999-2003)[4635];
- Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus del Centro Bremen ("AMST I") (2000-2002)[4636];
- Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus del Centro Bremen II ("AMST II") (2002-2006)[4637]; y
- Luftfahrtforschungsprogramm (2000-2005) de Hamburgo.[4638]

v) Préstamos del Gobierno español para proyectos de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con LCA en los que participó Airbus, en particular los préstamos concedidos en el marco de los siguientes programas:

- Plan Tecnológico Aeronáutico ("PTA") (1993-2003)[4639]; y

[4629] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 659. Estados Unidos - Prueba documental 327.
[4630] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 659. Estados Unidos - Prueba documental 327.
[4631] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 659. Estados Unidos - Prueba documental 327.
[4632] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 668. Pruebas documentales 330 y 331 presentadas por los Estados Unidos.
[4633] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 668. Pruebas documentales 330 y 331 presentadas por los Estados Unidos.
[4634] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 668. Pruebas documentales 330 y 331 presentadas por los Estados Unidos.
[4635] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 668. Pruebas documentales 330 y 331 presentadas por los Estados Unidos.
[4636] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 674. Estados Unidos - Prueba documental 334.
[4637] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 674. Estados Unidos - Prueba documental 334.
[4638] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 671. Estados Unidos - Prueba documental 333.

ICC suprimida donde se indica [***]

- Programa de Fomento de la Investigación Técnica ("PROFIT") (2000-2007)[4640]; en particular el Programa Nacional de Aeronáutica de PROFIT (2000-2003)[4641] y el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo de PROFIT (2004-2007).[4642]

vi) Donaciones del Gobierno del Reino Unido para proyectos de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con LCA en los que participó Airbus en el marco de los siguientes programas:

- Civil Aircraft Research and Development Programme ("CARAD") (nombre que posteriormente se cambió por Aeronautics Research Programme ("ARP")) (1992-2004)[4643] y Technology Program ("TP") (2004-2005).[4644]

7.1416 En respuesta a las alegaciones de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas han presentado numerosos argumentos, dos de los cuales han sido ya expuestos y examinados en nuestra resolución preliminar.[4645] Un tercer argumento se refiere al grado en que las medidas de investigación y desarrollo tecnológico que implican la participación de empresas distintas de Airbus SAS y sus filiales están comprendidas en el ámbito de la presente diferencia. Como hemos señalado en otras partes[4646], las Comunidades Europeas aducen que las únicas empresas que pueden ser objeto de la reclamación de los Estados Unidos relativa a los efectos desfavorables son las que producen LCA de Airbus, es decir, el producto que, en opinión de los Estados Unidos, causa efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. Por consiguiente, según las Comunidades Europeas, en tanto en cuanto los Estados Unidos han tratado de impugnar medidas de investigación y desarrollo tecnológico que no implicaban la participación de Airbus SAS o de cualquiera de sus filiales, han sobrevalorado la cuantía de la ayuda para investigación y desarrollo tecnológico que puede ser legítimamente impugnada al amparo del Acuerdo SMC.[4647]

7.1417 Recordamos nuestras constataciones relativas a las "empresas pertinentes" para los fines de la presente diferencia: no consideramos que las modificaciones de la estructura empresarial del productor de LCA de Airbus sean tales que exijan que los Estados Unidos demuestren, como parte de su presunción *prima facie*, la "transferencia" a la entidad Airbus SAS de los beneficios otorgados por las contribuciones financieras que se habían proporcionado al consorcio Airbus Industrie. Si constatásemos que las supuestas contribuciones financieras proporcionadas al consorcio Airbus Industrie otorgaron un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1, y que por tanto constituyen subvenciones, tendríamos la certeza de que esas subvenciones subvencionan

---

[4639] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 693. Estados Unidos - Prueba documental 344 (ICC).

[4640] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 697. Pruebas documentales 349 y 355 presentadas por los Estados Unidos.

[4641] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 697. Estados Unidos - Prueba documental 349.

[4642] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 697. Estados Unidos - Prueba documental 355.

[4643] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 686. Estados Unidos - Prueba documental 341 (ICC).

[4644] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 687. Estados Unidos - Prueba documental 495.

[4645] *Véanse* los párrafos 7.65 y 7.105 (constataciones relativas a los argumentos sobre el ámbito temporal) y los párrafos 7.117, 7.137 y 7.158 (constataciones relativas a la idoneidad de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos) *supra*.

[4646] *Véanse* los párrafos 7.185 y 7.186 *supra*.

[4647] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1219.

ICC suprimida donde se indica [***]

efectivamente las LCA de Airbus para los fines de nuestro análisis de los efectos desfavorables con arreglo a los artículos 5 y 6.[4648] Procederemos, pues, a examinar las alegaciones de los Estados Unidos teniendo presente esta interpretación de Airbus.

b) Mandato

7.1418 Otra cuestión que plantean las Comunidades Europeas (por vez primera en su Primera comunicación escrita) es la relativa a nuestro mandato. Según las Comunidades Europeas, la reclamación de los Estados Unidos contra los préstamos concedidos por el Gobierno español a Airbus en el marco del programa PROFIT no está comprendida en nuestro mandato porque en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos no se identificaron debidamente las medidas en litigio, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.[4649] Los Estados Unidos rechazan la afirmación de las Comunidades Europeas, argumentando que su solicitud de establecimiento de un grupo especial identifica claramente las medidas en litigio conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.[4650]

7.1419 La sección pertinente de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos dice así:

> "Las medidas de las Comunidades Europeas y los Estados miembros que son objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial incluyen las siguientes:
>
> ...
>
> 6) El otorgamiento por las Comunidades Europeas y los Estados miembros de contribuciones financieras destinadas a actividades de investigación, desarrollo y demostración ("investigación y desarrollo") relacionadas con la aeronáutica, llevadas a cabo por Airbus, sola o con otras entidades, o de cualquier otra manera en beneficio de Airbus, incluidas las siguientes:
>
> ...
>
> d) Financiación del Gobierno español, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1993 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, incluidos los préstamos y otros apoyos financieros proporcionados en el marco del Plan Tecnológico Aeronáutico I y el Plan Tecnológico Aeronáutico II."

7.1420 El texto del apartado d) de la sección 6 de la solicitud de establecimiento de un grupo especial dice que las medidas objeto de la reclamación de los Estados Unidos son la "financiación del Gobierno español, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1993 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus". Esta descripción indica el proveedor ("el Gobierno español, con inclusión de las autoridades regionales y locales"), la duración ("desde 1993"), la finalidad ("para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil") y el objeto ("en los que participó Airbus") de los fondos de que se trata. Por consiguiente, la reclamación de los Estados Unidos no se dirige a todos los fondos otorgados por el Gobierno español a Airbus para actividades relacionadas con LCA, sino únicamente a la financiación proporcionada "desde 1993" "para proyectos de investigación y desarrollo

[4648] *Véase* el párrafo 7.200 *supra*.
[4649] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1315.
[4650] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 516 y 517.

ICC suprimida donde se indica [***]

relacionados con la aeronáutica civil". El apartado d) de la sección 6 explica que esa financiación *incluye* "los préstamos y otros apoyos financieros proporcionados en el marco del" PTA I y el PTA II. En nuestra opinión, la utilización del término "incluidos" deja claro que la impugnación de los Estados Unidos no se limita a los préstamos en el marco del PTA I y el PTA II.

7.1421 La solicitud de establecimiento del presente Grupo Especial fue presentada por los Estados Unidos el 31 de mayo de 2005. El 23 de septiembre de 2005, el Órgano de Solución de Diferencias inició los procedimientos previstos en el Anexo V. Ese mismo día, las partes intercambiaron proyectos de preguntas en los que se solicitaba la diversa información que cada una de ellas consideraba pertinente para la diferencia. Dichos proyectos comprendían una serie de preguntas detalladas formuladas por los Estados Unidos a las Comunidades Europeas sobre los préstamos concedidos en el marco del programa PROFIT. Las preguntas de los Estados Unidos sobre el programa PROFIT se derivaban, en orden numérico, de un conjunto similar de preguntas formuladas con respecto a los préstamos concedidos en el marco del PTA I y el PTA II. El 7 de octubre de 2005 se facilitaron a las Comunidades Europeas las versiones finales de estas preguntas.

7.1422 El 25 de octubre de 2005, las Comunidades Europeas pidieron al Grupo Especial (que se había constituido el 17 de octubre de 2005) que adoptara cierto número de resoluciones preliminares sobre una serie de asuntos, incluida la cuestión de si determinados aspectos de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos satisfacían los criterios de claridad prescritos en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. Aunque por entonces las Comunidades Europeas tenían conocimiento de que PROFIT era uno de los dos programas de préstamos del Gobierno español para investigación y desarrollo tecnológico respecto de los cuales los Estados Unidos estaban interesados en recopilar información, la solicitud de resoluciones preliminares presentada por las Comunidades Europeas no planteaba ninguna cuestión relativa a la idoneidad de la identificación por los Estados Unidos de esas medidas en su solicitud de establecimiento de un grupo especial. Además, aunque en su respuesta de 18 de noviembre de 2005 a la pregunta 279 del Facilitador en el proceso del Anexo V afirmaron que "el programa PROFIT" no estaba comprendido en el mandato del Grupo Especial, las Comunidades Europeas no objetaron a las alegaciones de los Estados Unidos en la solicitud actualizada de resoluciones preliminares que presentaron el 7 de noviembre de 2006. Por entonces las Comunidades Europeas no podían albergar ninguna duda de que los préstamos del programa PROFIT formaban parte de la reclamación de los Estados Unidos, puesto que habían sido expresamente identificados en el addendum a la solicitud de celebración de consultas presentado por los Estados Unidos nueve meses antes de la solicitud actualizada de resoluciones preliminares de las Comunidades Europeas.[4651] Por consiguiente, constatamos que el apartado d) de la sección 6) de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, considerado en su conjunto y a la luz de las circunstancias concomitantes[4652], expone la

[4651] El addendum a la solicitud de celebración de consultas de los Estados Unidos se distribuyó el 31 de enero de 2006 con la signatura WT/DS316/1/Add.1. En esa comunicación, los Estados Unidos expresaban la opinión de que su solicitud actualizada de celebración de consultas podría "contribuir a aclarar, y posiblemente a resolver, las cuestiones planteadas en la solicitud de resoluciones preliminares de las CE". Posteriormente, y haciendo referencia, entre otras cosas, a esta comunicación, los Estados Unidos solicitaron el establecimiento de un nuevo grupo especial en el documento WT/DS316/6. Más tarde, se numeraron de nuevo ambos documentos con las signaturas WT/DS347/1 y WT/DS347/3, respectivamente, y se añadieron a los títulos las palabras "Segunda reclamación".

[4652] Otras circunstancias concomitantes son mencionadas en nuestra resolución preliminar, donde abordamos y desestimamos la alegación de las Comunidades Europeas de que la reclamación de los Estados Unidos contra las medidas del Gobierno francés en materia de investigación y desarrollo tecnológico no estaba comprendida en el mandato del Grupo Especial porque los Estados Unidos no habían identificado con suficiente precisión esas medidas en su solicitud de establecimiento de un grupo especial. *Véase* el párrafo 7.149 *supra*. *Véase, también,* Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 18-24.

ICC suprimida donde se indica [***]

alegación de los Estados Unidos contra los préstamos del programa PROFIT de una manera lo suficientemente clara para satisfacer los criterios establecidos en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

c) Las medidas en litigio

7.1423 Un último asunto que en nuestra opinión debe ser abordado antes de evaluar el fondo de las alegaciones de los Estados Unidos es la cuestión, no insignificante, de la identidad precisa de las medidas de investigación y desarrollo tecnológico que se impugnan y, en particular, la cuantía de los fondos proporcionados a Airbus.

i) Antecedentes

7.1424 Durante el proceso del Anexo V, los Estados Unidos plantearon a las Comunidades Europeas, a través del Facilitador, más de 300 preguntas, incluidas al menos otras tantas subpreguntas detalladas, sobre una serie de cuestiones relativas a supuestos casos de financiación por las Comunidades Europeas y sus Estados miembros de actividades de investigación y desarrollo relacionadas con las LCA de Airbus. Esas preguntas incluyeron peticiones de información sobre la identidad precisa de las supuestas medidas y las cuantías correspondientes de los fondos. Las Comunidades Europeas se negaron a facilitar la información solicitada con respecto al Segundo Programa Marco de las Comunidades Europeas y a la financiación del Gobierno francés para investigación y desarrollo tecnológico entre 1986 y 1994, porque consideraron que algunas de las peticiones de los Estados Unidos con respecto a esas medidas se referían a actividades de financiación que no estaban comprendidas en el ámbito temporal de la diferencia.[4653] También se negaron a facilitar la información solicitada en relación con el programa PROFIT del Gobierno español, porque consideraron que ese programa no estaba comprendido en el mandato del Grupo Especial.[4654] Cuando las Comunidades Europeas facilitaron información, ésta se limitó a los proyectos en los que participaban las entidades empresariales de Airbus que, en su opinión, eran pertinentes para la diferencia.[4655]

7.1425 En su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos identificaron las medidas en litigio y las cuantías respectivas de los fondos de que se trata, basándose en parte en la información presentada por las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V y en parte en la información públicamente disponible. Al detallar sus alegaciones, los Estados Unidos han pedido en varios casos al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, saque conclusiones desfavorables del hecho de que las Comunidades Europeas no facilitaron todos los datos que se habían solicitado durante el proceso del Anexo V.[4656] Aunque las Comunidades Europeas han facilitado ahora información que no habían presentado durante el proceso del Anexo V, entendemos que los Estados Unidos continúan opinando que las Comunidades Europeas no han revelado toda la información pertinente y que el Grupo Especial debería sacar conclusiones desfavorables al establecer los hechos circundantes a varias de sus alegaciones.[4657]

7.1426 Teniendo presente estos antecedentes, examinamos ahora los hechos que se han presentado en relación con cada categoría de medidas de investigación y desarrollo tecnológico que es objeto de la

[4653] Por ejemplo, CE, respuestas a las preguntas del Facilitador de conformidad con el Anexo V, párrafo 9 y pregunta 132, secciones VI.A.2, VI.A.3, VI.D y VI.D.2.

[4654] CE, respuestas a las preguntas del Facilitador de conformidad con el Anexo V, preguntas 279-281.

[4655] Por ejemplo, CE, respuestas a las preguntas del Facilitador de conformidad con el Anexo V, pregunta 132.

[4656] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 630, 635, 640, 645, 650, 676, 684, 690 y 702.

[4657] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 34 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a las preguntas 277 y 278 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

reclamación de los Estados Unidos, con miras a identificar con precisión esas medidas y las cuantías de los fondos que están en litigio.

ii) Donaciones en virtud del Segundo Programa Marco

7.1427 Los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible indica que las Comunidades Europeas financiaron 28 proyectos relacionados con LCA en virtud del Segundo Programa Marco, proporcionando un total de 35 millones de euros a todas las entidades participantes.[4658] Los Estados Unidos sostienen que Airbus participó en 15 de esos proyectos y que recibió 18,75 millones de euros.[4659] Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos. Según las Comunidades Europeas, en virtud del Segundo Programa Marco se financiaron 53 proyectos del sector aeronáutico, y las entidades Airbus "pertinentes" participaron en **[***]**. En total, los datos presentados por las Comunidades Europeas indican que las entidades Airbus "pertinentes" recibieron algo más de **[***]** ecus.[4660] Las Comunidades Europeas afirman que obtuvieron la información pertinente de "documentos de fuentes originales, en particular contratos y registros de pagos".[4661]

7.1428 Los Estados Unidos aducen que la información presentada por las Comunidades Europeas no puede ser utilizada como un reflejo exacto de la cuantía total de los fondos que recibió Airbus porque las Comunidades Europeas no han revelado los datos en los que se basaba. En otras palabras, los Estados Unidos consideran que la información de las Comunidades Europeas no es fiable porque no identifica todos los proyectos relacionados con LCA ni proporciona la lista completa de los participantes financiados en virtud del Segundo Programa Marco.[4662] Los Estados Unidos recuerdan que durante el proceso del Anexo V las Comunidades Europeas se negaron a proporcionar información sobre los proyectos y los participantes financiados en virtud del Segundo Programa Marco en respuesta a las preguntas del Facilitador. Teniendo en cuesta esta negativa, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, saquen la

[4658] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 628, donde se hace referencia a la Comisión de las Comunidades Europeas, Dirección General de Ciencia, Investigación y Desarrollo, *BRITE/EURAM Área 5 - Specific Activities Relating to Aeronautics - Synopses of Projects Supported under the Call for Proposals 1989*, octubre de 1990, Estados Unidos - Prueba documental 317.

[4659] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 628-630. Los Estados Unidos llegaron a esta cifra prorrateando las 15/28as partes de la cuantía total de los fondos puestos a disposición de todas las entidades en el marco del Programa para Airbus, a fin de reflejar su supuesta participación en 15 de los 28 proyectos financiados. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 630, nota 774.

[4660] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1231 y 1234; CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial, donde se citan las Pruebas documentales 189 (ICC) y 968 (ICC) presentadas por las Comunidades Europeas. La cuantía exacta que se revela en la información presentada por las Comunidades Europeas es de **[***]** ecus. Observamos que, en nuestra pregunta 277, pedimos expresamente a las Comunidades Europeas que facilitaran un "desglose de todos los proyectos relacionados con LCA en los que participaron las entidades identificadas en la respuesta a las preguntas 273 a 275". (sin subrayar en el original) Aunque las Comunidades Europeas parecen sugerir en su respuesta a nuestra pregunta 277 y en otras partes (por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1228) que la lista de proyectos que han presentado es excesivamente abarcadora, en el sentido de que incluye fondos para actividades no relacionadas con LCA, no han identificado de manera específica los proyectos que no deben tenerse en cuenta. Tampoco han explicado la razón exacta por la que esos proyectos no están relacionados con LCA. A falta de una identificación o explicación, y teniendo en cuenta la naturaleza muy específica de nuestra pregunta, hemos considerado que todos los proyectos identificados por las Comunidades Europeas están relacionados con LCA.

[4661] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1221.

[4662] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 34 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a las preguntas 277 y 278 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

conclusión desfavorable de que Airbus recibió fondos por un monto de 18,75 millones de euros en virtud del Segundo Programa Marco.[4663]

7.1429 Nuestro examen de la información presentada por las partes nos lleva a concluir que existen algunas discrepancias en los datos presentados por las Comunidades Europeas que sugieren que no se ha revelado el valor total de los fondos relacionados con LCA que recibió Airbus en virtud del Segundo Programa Marco. Las Comunidades Europeas afirman que la lista de proyectos que han identificado "coincide con los datos públicamente disponibles".[4664] Sin embargo, en la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos, que las Comunidades Europeas no han puesto en duda, se identifica un proyecto que implica la participación de Airbus y que no fue incluido en la lista de proyectos presentada por las Comunidades Europeas: el proyecto "Advanced Study for Active Noise Control in Aircraft (ASANCA)".[4665] Por otra parte, en lo que se refiere a dos de los proyectos identificados en la lista de las Comunidades Europeas, no se revelaron los fondos proporcionados a British Aerospace y CASA, aun cuando la información públicamente disponible indica que esas empresas participaron en los dos proyectos.[4666] Las Comunidades Europeas no han dado ninguna explicación válida de estas notorias discrepancias. Además, teniendo en cuenta la pregunta 277 del Grupo Especial, nos desconcierta, en particular, la razón por la que las Comunidades Europeas omitieron proporcionar detalles sobre el proyecto ASANCA, cuando anteriormente, en su Primera comunicación escrita, habían identificado este proyecto y señalado que MBB, empresa que según hemos constatado forma parte del consorcio Airbus, era un receptor de fondos.[4667] Por último, observamos que la cuantía total de la financiación de Airbus que se revela en CE - Prueba documental 968 (ICC) está mal calculada, porque no incluye una contribución (por un monto de **[***]** ecus) que, según se indica en esa misma Prueba documental, fue proporcionada a una entidad Airbus pertinente. Por lo tanto, se debe incrementar en esa misma cantidad la cuantía total de los fondos destinados a Airbus efectivamente revelados por las Comunidades Europeas.[4668] Por todas estas razones, no podemos aceptar que la información que han presentado las Comunidades Europeas sobre las cuantías de los fondos abarca todas las cantidades pertinentes otorgadas a Airbus en virtud del Segundo Programa Marco.

7.1430 Recordamos que las Comunidades Europeas no han puesto en duda la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos en su Prueba documental 317. Esta

[4663] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 630.

[4664] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1231.

[4665] En la Prueba documental 317 presentada por los Estados Unidos se cita a la empresa alemana "MBB" como uno de los "asociados" en el proyecto. Como se señaló anteriormente, MBB formaba parte del consorcio Airbus Industrie y participó en el desarrollo, producción y venta de LCA hasta 1992, como mínimo. *Véase* el párrafo 7.1294 *supra*.

[4666] La Prueba documental 317 presentada por los Estados Unidos indica que CASA fue uno de los "asociados" en el proyecto "EUROMESH" y que British Aerospace fue uno de los "asociados" en el proyecto "All Electric Aircraft". La información facilitada por las Comunidades Europeas indica que estas dos empresas Airbus no recibieron fondos en el marco de esos proyectos.

[4667] CE - Prueba documental 194 (ICC). Reconocemos que las Comunidades Europeas explicaron en esta Prueba documental que no habían proporcionado detalles con respecto a ese proyecto porque consideraban que MBB no era una empresa "pertinente". Sin embargo, en nuestra pregunta 277, pedimos a las Comunidades Europeas que facilitaran un "desglose de todos los proyectos relacionados con LCA en los que participaron las entidades identificadas en la respuesta a las preguntas 273 a 275". Puesto que MBB era una de las empresas identificadas en las respuestas a esas preguntas, se debería haber proporcionado información sobre los fondos que recibió en virtud del Segundo Programa Marco. De hecho, eso fue exactamente lo que hicieron las Comunidades Europeas con respecto a los otros ocho proyectos financiados en virtud del Segundo Programa Marco en los que participó MBB. Por consiguiente, no entendemos por qué no indicaron también las Comunidades Europeas las cantidades recibidas por MBB en el marco del proyecto ASANCA.

[4668] Por consiguiente, la cuantía exacta de los fondos que, según revelaron las Comunidades Europeas, se habían destinado a Airbus es de **[***]** ecus.

ICC suprimida donde se indica [***]

información indica que Airbus participó en **[***]** proyectos respecto de los cuales las Comunidades Europeas no han facilitado información o han proporcionado detalles incompletos sobre los pagos a todas las entidades Airbus pertinentes.[4669] La información que falta se refiere a **[***]** contribuciones que al parecer se hicieron a tres entidades Airbus.[4670] En nuestra opinión, esas contribuciones deberían añadirse a los fondos que, según han confirmado las Comunidades Europeas, recibió Airbus a través de su participación en los **[***]** proyectos que ya han identificado.[4671]

7.1431 El párrafo 7 del Anexo V establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no proporcionaron durante el proceso del Anexo V información sobre las cuantías de los fondos recibidos y los proyectos llevados a cabo por Airbus en virtud del Segundo Programa Marco, posteriormente, en el curso del presente procedimiento del Grupo Especial, han presentado, por su propia iniciativa y en respuesta a nuestra pregunta 277, información que a su juicio revela todos los datos pertinentes. Por consiguiente, aquí no estamos ante una situación en que una parte no ha suministrado parte de la información solicitada. Además, observamos que sacar la conclusión desfavorable de que Airbus recibió fondos por un monto de 18,75 millones de euros en virtud del Segundo Programa Marco supondría de hecho aceptar que Airbus recibió **[***]** de los fondos obtenidos de **[***]** proyectos (es decir, más de **[***]** euros) de un proyecto individual y contribuciones a dos empresas Airbus en el marco de otros dos proyectos. En nuestra opinión, disponemos de suficientes pruebas fácticas que indican que este resultado sería excesivamente especulativo e irrazonable.[4672]

7.1432 Observamos que la cuantía media de los fondos obtenidos por Airbus en relación con cada contribución recibida en el marco de los **[***]** proyectos realizados en virtud del Segundo Programa Marco fue de **[***]** ecus.[4673] Sobre esta base, la suma total de las **[***]** contribuciones a Airbus en el marco de los **[***]** proyectos que consideramos deben ser computadas en la cuantía total de los fondos de que se trata es de **[***]** ecus. En nuestra opinión, sería por tanto razonable, a la luz de las posiciones de las partes y la información fáctica que se nos ha presentado, constatar que la cuantía total de los fondos otorgados a Airbus en virtud del Segundo Programa Marco ascendió a aproximadamente **[***]** ecus y abarcó **[***]** proyectos distintos. En el anexo I.1 de esta sección, que sigue al párrafo 7.1609, se enumeran nuestras constataciones con respecto a los **[***]** proyectos que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos.

iii) Donaciones en virtud del Tercer Programa Marco

7.1433 Los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible indica que las Comunidades Europeas financiaron 27 proyectos de investigación relacionados con la aeronáutica en virtud del Tercer Programa Marco, proporcionando un total de 56 millones de euros a todas las

[4669] Estos proyectos son (por sus siglas): "EUROMESH", "All Electric Aircraft" y "ASANCA".

[4670] Estas entidades son: CASA (proyecto "EUROMESH"), British Aerospace (proyecto "All Electric Aircraft") y MBB (proyecto "ASANCA").

[4671] *Véase* el párrafo 7.1427 *supra*.

[4672] Las Comunidades Europeas revelaron que las cantidades puestas a disposición de Airbus para el proyecto ASANCA II en virtud del Tercer Programa Marco ascendieron a **[***]** euros. La información sobre los proyectos "EUROMESH" y "All Electric Aircraft" indica que entidades Airbus distintas de British Aerospace y CASA recibieron donaciones individuales que variaron entre **[***]** y **[***]** ecus. En nuestra opinión, esta prueba parece indicar claramente que sería sorprendente que Airbus hubiera recibido más de **[***]** euros por su participación en el proyecto ASANCA y las dos contribuciones hechas a British Aerospace y CASA en el marco de los proyectos "EUROMESH" y "All Electric Aircraft".

[4673] Cifra basada en la información que figura en la Prueba documental 968 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas (**[***]** euros/**[***]** contribuciones).

ICC suprimida donde se indica [***]

entidades participantes.[4674] Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que constate que Airbus participó en 18 de esos proyectos, recibiendo un total de **[***]** euros.[4675] Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos. Según las Comunidades Europeas, en virtud del Tercer Programa Marco se financiaron 61 proyectos relacionados con la aeronáutica, en **[***]** de los cuales participaron entidades Airbus.[4676] Las Comunidades Europeas sostienen que, en total, los fondos asignados al sector de la investigación aeronáutica ascendieron a 130 millones de euros, de los que las entidades Airbus "pertinentes" recibieron **[***]** euros.[4677] Una vez más, las Comunidades Europeas explican que los datos relativos a la financiación que presentaron se habían obtenido de "documentos de fuentes originales, en particular contratos y registros de pagos".[4678]

7.1434 Los Estados Unidos aducen que la información presentada por las Comunidades Europeas no puede ser utilizada como un reflejo exacto de la cuantía total de los fondos que recibió Airbus porque las Comunidades Europeas no han revelado los datos en los que se basaba.[4679] Además, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no intentaron en modo alguno conciliar las discrepancias entre la información públicamente disponible y la información que presentaron durante el proceso del Anexo V.[4680] Según los Estados Unidos, estas discrepancias sugieren que las Comunidades Europeas no han notificado todos los fondos que recibieron las entidades Airbus en virtud del Tercer Programa Marco. Por ejemplo, los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible establece que, en virtud del Tercer Programa Marco, se proporcionaron a CASA fondos por participar en dos proyectos: el proyecto "Basic Research in Aircraft Interior

[4674] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 631-634, donde se hace referencia a la Comisión Europea, *Industrial and Materials Technologies Programme: Area 3, Aeronautics: Synopses of Current Aeronautics Projects (1993*), Estados Unidos - Prueba documental 319.

[4675] Los Estados Unidos llegan a la cifra de **[***]** euros añadiendo: i) la cuantía de los fondos que alegan que, según revelaron las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V, se proporcionaron a "consorcios de investigación de Airbus" que participaron en 16 proyectos relacionados con la aeronáutica (**[***]** euros) a ii) una cantidad que representa la participación de Airbus en los otros dos proyectos (**[***]** euros), calculada sobre la base de la financiación media recibida por "consorcios de investigación de Airbus" en el marco de los 16 proyectos que han confirmado las Comunidades Europeas (es decir, **[***]** euros/16 proyectos = **[***]** euros/proyecto). Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 631, 632 y 635 y nota 780. Durante el proceso del Anexo V, las Comunidades Europeas revelaron que se habían proporcionado **[***]** euros para 16 proyectos en los que participaron entidades Airbus, habiendo recibido directamente esas entidades **[***]** euros.

[4676] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1231 y 1236, Pruebas documentales 190 (ICC) y 194 (ICC) presentadas por las Comunidades Europeas.

[4677] CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial, donde se cita la Prueba documental 969 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas; Carta de las Comunidades Europeas al Grupo Especial de 19 de febrero de 2008, donde se hace referencia a las revisiones realizadas en la Prueba documental 993 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas. La cantidad exacta que se revela en la información presentada por las Comunidades Europeas es **[***]** euros. También en este caso, observamos que en nuestra pregunta 277 pedimos expresamente a las Comunidades Europeas que facilitaran un "desglose de todos los proyectos relacionados con LCA en los que participaron las entidades identificadas en la respuesta a las preguntas 273 a 275". (sin subrayar en el original) Aunque las Comunidades Europeas parecen sugerir en su respuesta a nuestra pregunta 277 y en otras partes (por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1228) que la lista de proyectos que han presentado es excesivamente abarcadora, en el sentido de que incluye fondos para actividades no relacionadas con LCA, no han identificado de manera específica los proyectos que no deben tenerse en cuenta. Tampoco han explicado la razón exacta por la que esos proyectos no están relacionados con LCA. A falta de una identificación o explicación, y teniendo en cuenta la naturaleza muy específica de nuestra pregunta, hemos considerado que todos los proyectos identificados por las Comunidades Europeas están relacionados con LCA.

[4678] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1221.

[4679] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 34 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a las preguntas 277 y 278 del Grupo Especial.

[4680] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 633.

ICC suprimida donde se indica [***]

Noise" y el proyecto "Crashworthiness for Commercial Aircraft".[4681] Sin embargo, la información presentada por las Comunidades Europeas indica que CASA **[***]**, sin explicar las razones por las que la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos indica lo contrario. Por consiguiente, los Estados Unidos llegan a la conclusión de que la información que presentaron, que demuestra que Airbus participó en **[***]** proyectos realizados en virtud del Tercer Programa Marco, constituye la base más fiable para que el Grupo Especial lleve a cabo su investigación sobre las subvenciones pertinentes.[4682] A nuestro entender, los Estados Unidos piden por tanto al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, constate que Airbus participó en **[***]** proyectos realizados en virtud del Tercer Programa Marco, recibiendo fondos por un monto de **[***]** euros.

7.1435 Nuestro examen de las comunicaciones de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas ha revelado deficiencias en la información presentada por ambas partes. Por ejemplo, la lista de beneficiarios que, según afirman los Estados Unidos, obtuvieron fondos en virtud del Tercer Programa Marco incluye entidades Airbus que supuestamente recibieron contribuciones en el marco de cuatro proyectos que no es posible encontrar en la información que figura en el documento públicamente disponible presentado por los Estados Unidos como su Prueba documental 319.[4683] Aunque las Comunidades Europeas reconocen la existencia de los cuatro proyectos, no admiten que no revelaron los pagos realizados a todas las entidades Airbus que participaron en esas iniciativas.[4684] Por consiguiente, no podemos confirmar la afirmación de los Estados Unidos relativa a los supuestos beneficiarios de esos cuatro proyectos. De modo similar, la información presentada por las Comunidades Europeas indica que Airbus no recibió fondos en el marco de cuatro proyectos en los que la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos indica que hubo participación de Airbus.[4685] Además, una comparación con la misma información públicamente disponible revela que los datos relativos a la financiación facilitados por las Comunidades Europeas están incompletos en lo que se refiere a otros tres proyectos, porque omiten los fondos que, según indica Estados Unidos - Prueba documental 319, fueron asignados a CASA.[4686] Una vez más, las Comunidades Europeas no han dado ninguna explicación válida de estas notorias discrepancias.

7.1436 Recordamos que las Comunidades Europeas no han puesto en duda la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos en su Prueba documental 319. Esta información indica que Airbus participó en **[***]** proyectos respecto de los cuales las Comunidades

[4681] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial, donde se hace referencia, entre otras cosas, a la Comisión Europea, *Industrial and Materials Technologies Programme: Area 3, Aeronautics: Synopses of Current Aeronautics Projects (1993)*, Estados Unidos - Prueba documental 319.

[4682] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial.

[4683] Los Estados Unidos indican que esos proyectos son (por sus siglas): "ASANCA II", "BREZ-0313", "BREZ-0151" y "BREZ-0169 DICANT". Pruebas documentales 485 y 689 presentadas por los Estados Unidos. Por lo que respecta a los tres últimos proyectos, entendemos que los Estados Unidos se refieren a los proyectos que las Comunidades Europeas han identificado como "BRE2-0313", "BRE2-0151" y "BRE2-0169 PICANT". Hemos supuesto que la referencia a "ECARD" en la Prueba documental 689 presentada por los Estados Unidos pretende ser una referencia a lo que las Comunidades Europeas y la Prueba documental 319 presentada por los Estados Unidos identifican como "ECARP".

[4684] *Véase, por ejemplo,* la Prueba documental 194 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas.

[4685] Estos proyectos son (por sus siglas): "SNAAP", "NS Solvers", "FANPAC" y "AERONOX". Observamos que las Comunidades Europeas identificaron en sus comunicaciones un proyecto descrito como "Aeroacoustic Methods for Fan Noise Prediction and Control (FANPAC)". Sin embargo, el número de contrato, el número de propuesta y la sigla correspondientes a este proyecto facilitados por las Comunidades Europeas no coincidían con la información públicamente disponible. Compárese la Prueba documental 969 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas (línea 6) con la Prueba documental 319 presentada por los Estados Unidos (página 15).

[4686] Los proyectos son (por sus siglas): "BRAIN", "CRASHWORTHINESS" e "IMAGES 2000".

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas no han facilitado información o han proporcionado detalles incompletos sobre los pagos a todas las entidades Airbus pertinentes.[4687] La información que falta se refiere a **[***]** contribuciones que al parecer se hicieron a cinco entidades Airbus.[4688] En nuestra opinión, esas contribuciones deberían añadirse a los fondos que, según han confirmado las Comunidades Europeas, recibió Airbus a través de su participación en los **[***]** proyectos que ya han identificado.[4689]

7.1437 El párrafo 7 del Anexo V establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no proporcionaron durante el proceso del Anexo V toda la información solicitada sobre las cuantías de los fondos recibidos y los proyectos llevados a cabo por Airbus en virtud del Tercer Programa Marco, posteriormente, en el curso del presente procedimiento del Grupo Especial, han presentado, por su propia iniciativa y en respuesta a nuestra pregunta 277, información adicional que a su juicio revela todos los datos pertinentes. Por consiguiente, aquí no estamos ante una situación en que una parte no ha suministrado parte de la información solicitada. Además, observamos que, como en el caso del Segundo Programa Marco, la información públicamente disponible demuestra que Airbus participó en las iniciativas de investigación del Tercer Programa Marco como una de las varias entidades (el número de las partes involucradas en cada uno de los proyectos pertinentes varió entre 8 y 35). Por lo tanto, no podemos aceptar simplemente, como sugieren los Estados Unidos, que se debe asignar a Airbus la cuantía total de los fondos proporcionados a todos los participantes en el marco de cada uno de los proyectos.

7.1438 Observamos que la cuantía media de los fondos obtenidos por Airbus en relación con cada contribución recibida en el marco de los **[***]** proyectos realizados en virtud del Tercer Programa Marco fue de **[***]** euros.[4690] Sobre esta base, la suma total de las **[***]** contribuciones a Airbus en el marco de los **[***]** proyectos que consideramos deben ser computadas en la cuantía total de los fondos de que se trata es de **[***]** euros. En nuestra opinión, sería por tanto razonable, a la luz de las posiciones de las partes y la información fáctica que se nos ha presentado, constatar que la cuantía total de los fondos otorgados a Airbus en virtud del Tercer Programa Marco ascendió a aproximadamente **[***]** euros y abarcó **[***]** proyectos distintos. En el anexo I.2 de esta sección, que sigue al párrafo 7.1609, se enumeran nuestras constataciones con respecto a los **[***]** proyectos que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos.

iv) Donaciones en virtud del Cuarto Programa Marco

7.1439 Los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible indica que las Comunidades Europeas financiaron 139 proyectos de investigación relacionados con la aeronáutica en virtud del Cuarto Programa Marco, proporcionando un total de 245 millones de euros a todas las entidades participantes.[4691] Los Estados Unidos piden al Grupo Especial que constate que Airbus

[4687] Estos proyectos son (por sus siglas): "SNAAP", "NS Solvers", "FANPAC", "AERONOX" (no se dispone de información), "BRAIN", "CRASHWORTHINESS" e "IMAGES 2000" (falta información sobre las contribuciones a CASA).

[4688] Estas entidades son: Aérospatiale (proyectos "SNAAP", "NS Solvers", "FANPAC" y "EUROSHOCK"), Bae Airbus (proyectos "AERONOX" y "EUROSHOCK"), Bae Sowerby Research Center (proyecto "NS Solvers"), Deutsche Aerospace Airbus GmbH (proyectos "FANPAC" y "EUROSHOCK") y CASA (proyectos "BRAIN", "CRASHWORTHINESS", "IMAGES 2000" y "EUROSHOCK").

[4689] *Véase* el párrafo 7.1433 *supra*.

[4690] Cifra basada en la información que figura en las Pruebas documentales 969 (ICC) y 993 (ICC) presentadas por las Comunidades Europeas (**[***]** euros/**[***]** contribuciones).

[4691] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 636, donde se hace referencia a la Comisión Europea, *Fourth Framework Programme, Aeronautics Related Research, Synopses of Current Projects Selected Under the 1995 Call for Proposals, at xix, xxi (Area 3A Aeronautics Technologies) (1996),* Estados Unidos -

ICC suprimida donde se indica [***]

participó en 71 de esos proyectos, recibiendo un total de **[***]** euros.[4692] Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos. Según las Comunidades Europeas, en virtud del Cuarto Programa Marco se financiaron 126 proyectos relacionados con la aeronáutica, en **[***]** de los cuales participaron entidades Airbus "pertinentes".[4693] Las Comunidades Europeas afirman que, de los 245 millones de euros en fondos asignados al sector de la investigación aeronáutica, las entidades Airbus "pertinentes" recibieron **[***]** euros.[4694] Una vez más, las Comunidades Europeas explican que los datos relativos a la financiación que presentaron se habían obtenido de "documentos de fuentes originales, en particular contratos y registros de pagos".[4695]

7.1440 Los Estados Unidos aducen que la información presentada por las Comunidades Europeas no puede ser utilizada como un reflejo exacto de la cuantía total de los fondos que recibió Airbus en virtud del Cuarto Programa Marco porque no identifica todos los proyectos relacionados con LCA ni proporciona la lista completa de los participantes financiados.[4696] Además, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no intentaron en modo alguno conciliar las discrepancias entre la información públicamente disponible y la información que presentaron durante el proceso del Anexo V.[4697] Según los Estados Unidos, estas discrepancias sugieren que las Comunidades Europeas no han notificado todos los fondos que recibieron las entidades Airbus en virtud del Cuarto Programa Marco. Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que la información públicamente disponible que presentaron, que demuestra que Airbus participó en 71 proyectos realizados en virtud del Cuarto Programa Marco, constituye la base más fiable para que el Grupo Especial lleve a cabo su investigación sobre las subvenciones pertinentes.[4698] A nuestro entender, los Estados Unidos piden por tanto al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, constate que Airbus

---

Prueba documental 314, y las sinopsis de proyectos en línea de las Comunidades Europeas que figuran en *www.cordis.europa.eu.*

[4692] Los Estados Unidos llegan a la cifra de **[***]** euros añadiendo i) la cuantía de los fondos que alegan que, según revelaron las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V, se proporcionaron a "consorcios de investigación de Airbus" que participaron en **[***]** proyectos relacionados con la aeronáutica (**[***]** euros) a: ii) una cantidad que representa la participación de Airbus en los otros 39 proyectos (**[***]** euros), calculada sobre la base de la financiación media recibida por "consorcios de investigación de Airbus" en el marco de los **[***]** proyectos que han confirmado las Comunidades Europeas (es decir, **[***]** euros/**[***]** proyectos = **[***]** euros/proyecto). Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 636, 637 y 640 y nota 786. Durante el proceso del Anexo V, las Comunidades Europeas revelaron que se habían proporcionado **[***]** euros para **[***]** proyectos en los que participaron entidades Airbus, habiendo recibido directamente esas entidades **[***]** euros.

[4693] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1231 y 1238.

[4694] CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial, donde se cita la Prueba documental 970 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas. La cantidad exacta que se revela en la información presentada por las Comunidades Europeas es **[***]** euros. También en este caso, observamos que en nuestra pregunta 277 pedimos expresamente a las Comunidades Europeas que facilitaran un "desglose de todos los proyectos relacionados con LCA en los que participaron las entidades identificadas en la respuesta a las preguntas 273 a 275". (sin subrayar en el original) Aunque las Comunidades Europeas parecen sugerir en su respuesta a nuestra pregunta 277 y en otras partes (por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1228) que la lista de proyectos que han presentado es excesivamente abarcadora, en el sentido de que incluye fondos para actividades no relacionadas con LCA, no han identificado de manera específica los proyectos que no deben tenerse en cuenta. Tampoco han explicado la razón exacta por la que esos proyectos no están relacionados con LCA. A falta de una identificación o explicación, y teniendo en cuenta la naturaleza muy específica de nuestra pregunta, hemos considerado que todos los proyectos identificados por las Comunidades Europeas están relacionados con LCA.

[4695] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1221.

[4696] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 34 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a las preguntas 277 y 278 del Grupo Especial.

[4697] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 638.

[4698] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

participó en 71 proyectos realizados en virtud del Cuarto Programa Marco, recibiendo fondos por un monto de **[*******]** euros.

7.1441 Nuestro examen de las comunicaciones de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas ha revelado deficiencias en la información presentada por ambas partes. Por ejemplo, los Estados Unidos identifican un proyecto y tres beneficiarios de otros proyectos realizados en virtud del Cuarto Programa Marco cuya existencia no puede ser verificada mediante la información públicamente disponible.[4699] Además, en su comunicación más reciente los Estados Unidos afirman erróneamente que las Comunidades Europeas no revelaron las cuantías de los fondos proporcionados a seis entidades Airbus, que en realidad sí han revelado las Comunidades Europeas.[4700] De modo similar, la información presentada por las Comunidades Europeas no revela los fondos recibidos por Airbus en el marco de 11 proyectos, en los que la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos indica que hubo participación de Airbus.[4701] Por otra parte, una comparación con la misma información públicamente disponible revela que los datos relativos a la financiación facilitados por las Comunidades Europeas están incompletos en lo que se refiere a otros seis proyectos, porque no identifican los fondos destinados a BAE Systems Aviones Ltd., EADS GIE, CASA y DASA Airbus, cuya participación en los proyectos "ENHANCE", "EDAVCOS", "ELGAR", "EUROSUP", "ISAWARE" y "PROFOCE" fue confirmada por la información públicamente disponible. Una vez más, las Comunidades Europeas no han dado ninguna explicación válida de estas notorias discrepancias entre los datos que han facilitado y la información públicamente disponible.

7.1442 Recordamos que las Comunidades Europeas no han puesto en duda la información públicamente disponible en la que se basan los Estados Unidos. Esta información indica que Airbus participó en **[*******]** proyectos respecto de los cuales las Comunidades Europeas no han facilitado información o han proporcionado detalles incompletos sobre los pagos a todas las entidades Airbus

---

[4699] Estas discrepancias se refieren a: i) el proyecto "AEROJET", cuya existencia no puede ser verificada mediante la información públicamente disponible presentada por las partes, y ii) los proyectos "AERONET", "AFMS" "GASCA", "INGENET" y "ADSTREFF", cuyos supuestos beneficiarios, a saber, EADS, GIE y EADS-CASA, no pueden ser encontrados en la información públicamente disponible presentada por las partes. (Hemos supuesto que la referencia de los Estados Unidos al proyecto "ADSTREFFEX" pretende ser una referencia a lo que en la información públicamente disponible se identifica como el proyecto "ADSTREFF"). Compárese la Prueba documental 689 presentada por los Estados Unidos con la información que figura en las Pruebas documentales 314, presentada por los Estados Unidos, y 970 (ICC), presentada por las Comunidades Europeas, y las correspondientes sinopsis de proyectos del Programa que figuran en: *http://www.cordis.europa.eu.*

[4700] Los seis beneficiarios son: CASA, en el marco de los proyectos "ENIFAIR", "ENHANCE" y "HYLDA"; Aérospatiale-Matra SA, en el marco del proyecto "ADSTREFF"; BAE Systems (Operations) Ltd., en el marco de los proyectos "ADSTREFF", "HYLTEC" y "BRPR-97-0551"; Airbus UK, en el marco del proyecto "ENHANCE"; Daimler Benz Aerospace AG, en el marco de los proyectos "ENHANCE" y CEDIX; y Airbus Industrie, en el marco de los proyectos "HYLDA". (Observamos que, en lo que respecta a los proyectos "ENHANCE", "HYLDA" y CEDIX, los Estados Unidos y la información públicamente disponible identifican como beneficiarios a Daimler Benz Aerospace AG y Airbus Industrie, mientras que las Comunidades Europeas identifican a Deutsche Airbus, Airbus France y EADS Deutschland. Hemos supuesto que la información revelada por las Comunidades Europeas incluye las cuantías de los fondos recibidos por los beneficiarios que se identifican en la información públicamente disponible.) Compárense las Pruebas documentales 689, presentada por los Estados Unidos, y 970 (ICC), presentada por las Comunidades Europeas.

[4701] Estos proyectos son (por sus siglas): "AIRDATA", "AERONET", "AEROJET II", "AEROPROFILE", "AFMS" y "VINTHEC", Investigation of the Viability of MEMS Technology for Boundary Layer Control on Aircraft (este proyecto no tiene sigla; hemos supuesto que se trata del proyecto al que los Estados Unidos se refieren con la sigla "MEMS"), "DAMASCOS","HICAS", "WAVENC" y Non-Intrusive Measurements of Aircraft Engine Emissions (este proyecto no tiene sigla). Compárense las Pruebas documentales 970 (ICC), presentada por las Comunidades Europeas, y 314, presentada por los Estados Unidos, y las correspondientes sinopsis de proyectos del Programa que figuran en *www.cordis.europa.eu*

ICC suprimida donde se indica [***]

pertinentes.[4702] La información que falta se refiere a **[***]** contribuciones que, según sugiere la información públicamente disponible, se hicieron a ocho entidades Airbus.[4703] En nuestra opinión, esas contribuciones deberían añadirse a los fondos que, según han confirmado las Comunidades Europeas, recibió Airbus a través de su participación en los **[***]** proyectos que ya han identificado.[4704]

7.1443 El párrafo 7 del Anexo V establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no proporcionaron durante el proceso del Anexo V toda la información solicitada sobre las cuantías de los fondos recibidos y los proyectos llevados a cabo por Airbus en virtud del Cuarto Programa Marco, posteriormente, en el curso del presente procedimiento del Grupo Especial, han presentado, por su propia iniciativa y en respuesta a nuestra pregunta 277, información adicional que a su juicio revela todos los datos pertinentes. Por consiguiente, aquí no estamos ante una situación en que una parte no ha suministrado parte de la información solicitada. Además, observamos que, como en el caso de los Programas Marco anteriores, la información públicamente disponible demuestra que Airbus participó en las iniciativas de investigación del Cuarto Programa Marco como una de las varias entidades (el número de las partes involucradas en cada uno de los proyectos pertinentes varió entre 5 y 24). Por lo tanto, no podemos aceptar simplemente, como sugieren los Estados Unidos, que se debe asignar a Airbus la cuantía total de los fondos proporcionados a todos los participantes en el marco de cada uno de los proyectos.

7.1444 Observamos que la cuantía media de los fondos obtenidos por Airbus en relación con cada contribución recibida en el marco de los **[***]** proyectos realizados en virtud del Cuarto Programa Marco fue de **[***]** euros.[4705] Sobre esta base, la suma total de las **[***]** contribuciones a Airbus en el marco de los **[***]** proyectos que consideramos deben ser computadas en la cuantía total de los fondos de que se trata es de **[***]** euros. En nuestra opinión, sería por tanto razonable, a la luz de las posiciones de las partes y la información fáctica que se nos ha presentado, constatar que la cuantía total de los fondos otorgados a Airbus en virtud del Cuarto Programa Marco ascendió a aproximadamente **[***]** euros y abarcó **[***]** proyectos distintos. En el anexo I.3 de esta sección, que sigue al párrafo 7.1609, se enumeran nuestras constataciones con respecto a los **[***]** proyectos que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos.

[4702] Estos proyectos son (por sus siglas): "AIRDATA", "AERONET", "AEROJET II", "AEROPROFILE", "AFMS", "GASCA", "INGENET", "VINTHEC", "DAMASCOS", "HICAS", "WAVENC", Investigation of the Viability of MEMS Technology for Boundary Layer Control on Aircraft (este proyecto no tiene sigla), Non-Intrusive Measurements of Aircraft Engine Emissions (este proyecto no tiene sigla), "ENHANCE", "EDAVCOS", "ELGAR", "EUROSUP", ISAWARE" y "PROFOCE" (falta información sobre las contribuciones a BAE Sytems Aviones Ltd., EADS GIE, CASA y DASA Airbus).

[4703] Estas entidades son: BAE Systems (Operations) Ltd. ("AIRDATA", "AERONET", "AEROJET II", "AEROPROFILE", "VINTHEC", Investigation of the Viability of MEMS Technology for Boundary Layer Control on Aircraft , "HICAS" y Non-Intrusive Measurements of Aircraft Engine Emissions (este proyecto no tiene sigla)), BAE Sowerby Research Centre ("AIRDATA"), DASA ("AFMS"), Daimler Benz Aerospace AG ("DAMASCOS"), BAE Sytems Aviones Ltd. ("ENHANCE" e "ISAWARE"), EADS GIE ("EDAVCOS" y "PROFOCE"), CASA ("ELGAR"), DASA Airbus ("EUROSUP") y Aérospatiale-Matra ("WAVENC").

[4704] *Véase* el párrafo 7.1439 *supra*.

[4705] Cifra basada en la información que figura en la Prueba documental 970 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas (**[***]** euros/**[***]** contribuciones).

ICC suprimida donde se indica [***]

v) Donaciones en virtud del Quinto Programa Marco

7.1445 Los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible indica que, durante el Quinto Programa Marco, las Comunidades Europeas asignaron 700 millones de euros a proyectos de investigación relacionados con la aeronáutica.[4706] Según los Estados Unidos, la misma información públicamente disponible indica que "consorcios de investigación de Airbus" participaron en 72 de esos proyectos, recibiendo 509 millones de euros. Al no haber información más detallada y precisa sobre la participación de Airbus en estos proyectos, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que atribuya a Airbus la cuantía total de 509 millones de euros.[4707] Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos. Según las Comunidades Europeas, en virtud del Quinto Programa Marco se financiaron 152 proyectos relacionados con la aeronáutica, en **[*******]** de los cuales participaron entidades Airbus.[4708] Las Comunidades Europeas afirman que, de los 700 millones de euros en fondos asignados al sector de la investigación aeronáutica, las entidades Airbus recibieron **[*******]** euros.[4709] Una vez más, las Comunidades Europeas explican que los datos relativos a la financiación que presentaron se habían obtenido de "documentos de fuentes originales, en particular contratos y registros de pagos".[4710]

7.1446 Los Estados Unidos aducen que la información presentada por las Comunidades Europeas no puede ser utilizada como un reflejo exacto de la cuantía total de los fondos que recibió Airbus en virtud del Quinto Programa Marco porque no identifica todos los proyectos relacionados con LCA ni proporciona la lista completa de los participantes financiados.[4711] Además, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no intentaron en modo alguno conciliar las discrepancias entre la información públicamente disponible y la información que presentaron durante el proceso del Anexo V.[4712] Según los Estados Unidos, estas discrepancias sugieren que las Comunidades Europeas no han notificado todos los fondos que recibieron las entidades Airbus en virtud del Quinto Programa Marco. Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que la información públicamente disponible que presentaron, que demuestra que Airbus participó en **[*******]** proyectos realizados en virtud del Quinto Programa Marco, constituye la base más fiable para que el Grupo Especial lleve a cabo su investigación sobre las subvenciones pertinentes.[4713] A nuestro entender, los Estados Unidos piden

[4706] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 641, donde se hace referencia a la Comisión Europea, *The Competitive and Sustainable Growth Programme, 1998-2002 Project Synopses: New Perspectives in Aeronautics (2003)*, página xi, Estados Unidos - Prueba documental 322, y las sinopsis en línea de proyectos de las Comunidades Europeas que figuran en *www.cordis.europa.eu*.

[4707] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 645.

[4708] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1240.

[4709] CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial, donde se cita la Prueba documental 971 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas. La cantidad exacta que se revela en la información presentada por las Comunidades Europeas es **[***]** euros. También en este caso, observamos que en nuestra pregunta 277 pedimos expresamente a las Comunidades Europeas que facilitaran un "desglose de todos los proyectos relacionados con LCA en los que participaron las entidades identificadas en la respuesta a las preguntas 273 a 275" (sin subrayar en el original). Aunque las Comunidades Europeas parecen sugerir en su respuesta a nuestra pregunta 277 y en otras partes (por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1228) que la lista de proyectos que han presentado es excesivamente abarcadora, en el sentido de que incluye fondos para actividades no relacionadas con LCA, no han identificado de manera específica los proyectos que no deben tenerse en cuenta. Tampoco han explicado la razón exacta por la que esos proyectos no están relacionados con LCA. A falta de una identificación o explicación, y teniendo en cuenta la naturaleza muy específica de nuestra pregunta, hemos considerado que todos los proyectos identificados por las Comunidades Europeas están relacionados con LCA.

[4710] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1221.

[4711] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 34 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a las preguntas 277 y 278 del Grupo Especial.

[4712] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 643.

[4713] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

por tanto al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, constate que Airbus participó en **[***]** proyectos realizados en virtud del Quinto Programa Marco, recibiendo fondos por un monto de 509 millones de euros.

7.1447 Nuestro examen de las comunicaciones de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas ha revelado deficiencias en la información presentada por ambas partes. Por ejemplo, los Estados Unidos identifican un proyecto y cuatro beneficiarios de otros proyectos realizados en virtud del Quinto Programa Marco cuya existencia no puede ser verificada mediante la información públicamente disponible.[4714] Además, en su comunicación más reciente los Estados Unidos afirman erróneamente que las Comunidades Europeas no revelaron las cuantías de los fondos proporcionados a dos entidades Airbus, que en realidad sí han revelado las Comunidades Europeas.[4715] De modo similar, la información presentada por las Comunidades Europeas no revela los fondos recibidos por Airbus en el marco de siete proyectos en los que la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos indica que hubo participación de Airbus.[4716] Las Comunidades Europeas no han dado ninguna explicación válida de estas notorias discrepancias entre los datos que han facilitado y la información públicamente disponible. Por último, observamos que la cuantía total de la financiación de Airbus que se revela en CE - Prueba documental 971 (ICC) está mal calculada, porque no incluye diversas sumas (por un monto de **[***]** euros) que, según se indica en esa misma Prueba documental, fueron proporcionadas a distintas entidades Airbus. Por lo tanto, la cuantía total de los fondos proporcionados a Airbus que efectivamente han revelado las Comunidades Europeas es de aproximadamente **[***]** euros[4717], y no de **[***]** euros.

7.1448 Las Comunidades Europeas no han puesto en duda la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos en su Prueba documental 322. Esta información indica que Airbus participó en **[***]** proyectos respecto de los cuales las Comunidades Europeas no han facilitado información o han proporcionado detalles incompletos sobre los pagos a todas las entidades Airbus pertinentes.[4718] La información que falta se refiere a **[***]** contribuciones que, según sugiere la información públicamente disponible, se hicieron a cinco entidades Airbus.[4719] En nuestra opinión, esas contribuciones deberían añadirse a los fondos que, según han confirmado las Comunidades

[4714] Estas discrepancias se refieren a: i) el proyecto "COMPOSIT", cuya existencia no puede ser verificada mediante la información públicamente disponible presentada por las partes; ii) el proyecto "ADAMS2", del que los Estados Unidos identifican como beneficiario a BAE Systems (Operations) Ltd., mientras que la información públicamente disponible y las Comunidades Europeas identifican como beneficiario a Airbus UK; y iii) los proyectos "ENABLE", "FUBACOMP" y "MA-AFAS", cuyos supuestos beneficiarios, a saber, EADS Deutschland GmbH, GIE EADS y BAE Systems (Operations) Ltd., respectivamente, no pueden ser encontrados en la información públicamente disponible presentada por las partes. Compárese la Prueba documental 689 presentada por los Estados Unidos con la información contenida en las Pruebas documentales 322, presentada por los Estados Unidos, y 972 (ICC), presentada por las Comunidades Europeas, y las correspondientes sinopsis de proyectos del Programa que figuran en *www.cordis.europa.eu*.

[4715] Los dos beneficiarios son GIE Airbus Industrie, en el marco del proyecto "AERONET II", y EADS GIE, en el marco del proyecto "EECS". Compárense las Pruebas documentales 689, presentada por los Estados Unidos, y 972 (ICC), presentada por las Comunidades Europeas.

[4716] Estos proyectos son (por sus siglas): "AEROFIL", "FUBACOMP", "HEACE", "HiAER", "MA-AFAS", "MOB" y "VINTHEC II". Compárese la Prueba documental 971 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas con la Prueba documental 322 presentada por los Estados Unidos y las sinopsis en línea de proyectos de las Comunidades Europeas que figuran en: *www.cordis.europa.eu*.

[4717] La cantidad exacta es **[***]** euros.

[4718] Estos proyectos son (por sus siglas): "AEROFIL", "FUBACOMP", "HEACE", "HiAER", "MA-AFAS", "MOB", "VINTHEC II".

[4719] Estas entidades son: GIE EADS ("AEROFIL"), EADS Deutschland GmbH ("HEACE" y "HiAER"); BAE Systems (Operations) Ltd. ("VINTHEC", "MOB" y "FUBACOMP"), BAE Systems Avionics Ltd. ("MA-AFAS") y Daimler-Chrysler Aerospace ("MOB").

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas, recibió Airbus a través de su participación en los **[***]** proyectos que ya han identificado.[4720]

7.1449 Recordamos que el párrafo 7 del Anexo V establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no proporcionaron durante el proceso del Anexo V toda la información solicitada sobre las cuantías de los fondos recibidos y los proyectos llevados a cabo por Airbus en virtud del Quinto Programa Marco, posteriormente, en el curso del presente procedimiento del Grupo Especial, han presentado, por su propia iniciativa y en respuesta a nuestra pregunta 277, información adicional que a su juicio revela todos los datos pertinentes. Por consiguiente, aquí no estamos ante una situación en que una parte no ha suministrado parte de la información solicitada. Además, observamos que, como en el caso de los Programas Marco anteriores, la información públicamente disponible demuestra que Airbus participó en las iniciativas de investigación del Quinto Programa Marco como una de las varias entidades (el número de las partes involucradas en cada uno de los proyectos pertinentes varió entre 6 y 48). Por lo tanto, no podemos aceptar simplemente, como sugieren los Estados Unidos, que se debe asignar a Airbus la cuantía total de los fondos proporcionados a todos los participantes en el marco de cada uno de los proyectos.

7.1450 Observamos que la cuantía media de los fondos obtenidos por Airbus en relación con cada contribución recibida en el marco de los **[***]** proyectos realizados en virtud del Quinto Programa Marco fue de **[***]** euros.[4721] Sobre esta base, la suma total de las **[***]** contribuciones a Airbus en el marco de los **[***]** proyectos que consideramos deben ser computadas en la cuantía total de los fondos de que se trata es de **[***]** euros, mientras que la contribución total de las Comunidades Europeas a los 98 participantes en esos mismos **[***]** proyectos fue de 30,5 millones de euros.[4722] En nuestra opinión, sería por tanto razonable, a la luz de las posiciones de las partes y la información fáctica que se nos ha presentado, constatar que la cuantía total de los fondos otorgados a Airbus en virtud del Quinto Programa Marco ascendió a aproximadamente **[***]** euros y abarcó **[***]** proyectos distintos. En el anexo I.4 de esta sección, que sigue al párrafo 7.1609, se enumeran nuestras constataciones con respecto a los **[***]** proyectos que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos.

vi) Donaciones en virtud del Sexto Programa Marco

7.1451 Los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible indica que, durante el Sexto Programa Marco, las Comunidades Europeas utilizaron 840 millones de euros para financiar proyectos de investigación relacionados con la aeronáutica.[4723] Según los Estados Unidos, la misma información públicamente disponible indica que "consorcios de investigación de Airbus" participaron en 61 de esos proyectos, recibiendo 450 millones de euros. Al no haber información más detallada y precisa sobre la participación de Airbus en estos proyectos, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que atribuya a Airbus la cuantía total de 450 millones de euros.[4724] Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos. Según las Comunidades Europeas, en virtud del Sexto Programa Marco se financiaron 93 proyectos relacionados con la aeronáutica, en

[4720] *Véase* el párrafo 7.1445 *supra*.

[4721] Cifra basada en la información que figura en la Prueba documental 971 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas (**[***]** euros/**[***]** contribuciones).

[4722] Estados Unidos - Prueba documental 322.

[4723] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 646, donde se hace referencia a la Comisión Europea, *Aeronautics Research 2003-2006 Projects, Project Synopses - Volume 1, Research Projects from the First and Second Calls (2006)*, Estados Unidos - Prueba documental 324, y las sinopsis de proyectos en línea de las Comunidades Europeas que figuran en *www.cordis.europa.eu*.

[4724] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 646 y 650.

ICC suprimida donde se indica [***]

[*******] de los cuales participaron entidades Airbus "pertinentes".[4725] Las Comunidades Europeas sostienen que los fondos totales asignados al sector de la investigación aeronáutica ascendieron a 840 millones de euros, de los que las entidades Airbus recibieron **[*******]** euros.[4726] Una vez más, las Comunidades Europeas explican que los datos relativos a la financiación que presentaron se habían obtenido de "documentos de fuentes originales, en particular contratos y registros de pagos".[4727]

7.1452 Los Estados Unidos aducen que la información presentada por las Comunidades Europeas no puede ser utilizada como un reflejo exacto de la cuantía total de los fondos que recibió Airbus porque las Comunidades Europeas no han revelado los datos en los que se basaba.[4728] Además, los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas no intentaron en modo alguno conciliar las discrepancias entre la información públicamente disponible y la información que presentaron durante el proceso del Anexo V.[4729] Según los Estados Unidos, estas discrepancias sugieren que las Comunidades Europeas no han notificado todos los fondos que recibieron las entidades Airbus en virtud del Sexto Programa Marco. Por consiguiente, los Estados Unidos concluyen que la información que presentaron, que demuestra que Airbus participó en 61 proyectos realizados en virtud del Sexto Programa Marco, constituye la base más fiable para que el Grupo Especial lleve a cabo su investigación sobre las subvenciones pertinentes.[4730] A nuestro entender, los Estados Unidos piden por tanto al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, constate que Airbus participó en 61 proyectos realizados en virtud del Sexto Programa Marco, recibiendo fondos por un monto de 450 millones de euros.

7.1453 Nuestro examen de las comunicaciones de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas ha revelado deficiencias en la información presentada por ambas partes. Por ejemplo, los Estados Unidos identifican a dos supuestos beneficiarios de cuatro proyectos distintos realizados en virtud del Sexto Programa Marco cuya existencia no puede ser verificada mediante la información públicamente disponible.[4731] Además, en su comunicación más reciente los Estados Unidos afirman erróneamente que las Comunidades Europeas no revelaron la cuantía de los fondos proporcionados a otra entidad Airbus, que en realidad sí han revelado las Comunidades Europeas.[4732] De modo similar, la

[4725] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1231 y 1236, Pruebas documentales 193 (ICC) y 194 (ICC) presentadas por las Comunidades Europeas.

[4726] CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial, donde se cita la Prueba documental 972 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas. La cantidad exacta que se revela en la información presentada por las Comunidades Europeas es **[***]** euros. También en este caso, observamos que en nuestra pregunta 277 pedimos expresamente a las Comunidades Europeas que facilitaran un "desglose de todos los proyectos relacionados con LCA en los que participaron las entidades identificadas en la respuesta a las preguntas 273 a 275" (sin subrayar en el original). Aunque las Comunidades Europeas parecen sugerir en su respuesta a nuestra pregunta 277 y en otras partes (por ejemplo, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1228) que la lista de proyectos que han presentado es excesivamente abarcadora, en el sentido de que incluye fondos para actividades no relacionadas con LCA, no han identificado de manera específica los proyectos que no deben tenerse en cuenta. Tampoco han explicado la razón exacta por la que esos proyectos no están relacionados con LCA. A falta de una identificación o explicación, y teniendo en cuenta la naturaleza muy específica de nuestra pregunta, hemos considerado que todos los proyectos identificados por las Comunidades Europeas están relacionados con LCA.

[4727] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1221.

[4728] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 34 del Grupo Especial; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a las preguntas 277 y 278 del Grupo Especial.

[4729] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 648.

[4730] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 277 del Grupo Especial.

[4731] Estos supuestos beneficiarios son: EADS Deutschland GmbH, en el marco del proyecto "DINAMIT", y GIE EADS, en el marco de los proyectos "DEEPWELD", "ITOOL" e "IFATS".

[4732] Esta entidad es GIE EADS CCR, en el marco del proyecto "DIALFAST". Compárense las Pruebas documentales 689, presentada por los Estados Unidos, y 972 (ICC), presentada por las Comunidades Europeas.

ICC suprimida donde se indica [***]

información presentada por las Comunidades Europeas indica que Airbus no recibió fondos en el marco de 20 proyectos en los que la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos demuestra que hubo participación de Airbus.[4733] Por otra parte, una comparación con la misma información públicamente disponible revela que los datos relativos a la financiación facilitados por las Comunidades Europeas están incompletos en lo que se refiere a otros dos proyectos, porque omite fondos que, según demuestra la información públicamente disponible, fueron asignados a Airbus España y Airbus France.[4734] Una vez más, las Comunidades Europeas no han dado ninguna explicación válida de estas notorias discrepancias.

7.1454 Recordamos que las Comunidades Europeas no han puesto en duda la información públicamente disponible en que se basan los Estados Unidos. Esta información indica que Airbus participó en **[***]** proyectos respecto de los cuales las Comunidades Europeas no han facilitado información o han proporcionado detalles incompletos sobre los pagos a todas las entidades Airbus pertinentes.[4735] La información que falta se refiere a **[***]** contribuciones que al parecer se hicieron a ocho entidades Airbus.[4736] En nuestra opinión, esas contribuciones deberían añadirse a los fondos que, según han confirmado las Comunidades Europeas, recibió Airbus a través de su participación en los **[***]** proyectos que ya han identificado.[4737]

7.1455 El párrafo 7 del Anexo V establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Aunque las Comunidades Europeas no proporcionaron durante el proceso del Anexo V toda la información solicitada sobre las cuantías de los fondos recibidos y los proyectos llevados a cabo por Airbus en virtud del Sexto Programa Marco, posteriormente, en el curso del presente procedimiento del Grupo Especial, han presentado, por su propia iniciativa y en respuesta a nuestra pregunta 277, información adicional que a su juicio revela todos los datos pertinentes. Por consiguiente, aquí no estamos ante una situación en que una parte no ha suministrado parte de la información solicitada. Además, observamos que, como en el caso de todos los Programas Marco, la información públicamente disponible demuestra que Airbus participó en las iniciativas de investigación del Sexto Programa Marco como una de las varias entidades (el número de las partes involucradas en cada uno de los proyectos pertinentes varió entre 7 y 62). Por lo tanto, no podemos aceptar simplemente, como sugieren los Estados Unidos, que se debe asignar a Airbus la cuantía total de los fondos proporcionados a todos los participantes en el marco de cada uno de los proyectos.

[4733] Estos proyectos son (por sus siglas): "ADLAND", "ARTIMA", "ATENAA", "B-VHF", "DEEPWELD", "DESIDER", "EMMA", "HILAS", "HISAC", "IFATS", "IPAS", "iTOOL", "MESEMA", "MOWGLY", "RETINA", "UFAST", "SEFA", "WISE", "ASAS-TN2" y "C-ATM (PHASE 1)". Para los fines de esta lista, hemos supuesto que la referencia de los Estados Unidos a un proyecto identificado como "ATEENA" pretende ser una referencia al proyecto "ATENAA". Compárese la Prueba documental 972 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas con la Prueba documental 324 presentada por los Estados Unidos y las correspondientes sinopsis de proyectos del Programa que figuran en *www.cordis.europa.eu.*

[4734] Estos proyectos son (por sus siglas): "TATEM" y "SMIST".

[4735] Estos proyectos son (por sus siglas): "ADLAND", "ARTIMA", "ATENAA", "B-VHF", "DEEPWELD", "DESIDER", "EMMA", "HILAS", "HISAC", "IFATS", "IPAS", "iTOOL", "MESEMA", "MOWGLY", "RETINA", "UFAST", "SEFA", "WISE", "ASAS-TN2" y "C-ATM (PHASE 1)" (no se dispone de información), "TATEM" y "SMIST" (falta información sobre las contribuciones a Airbus España y Airbus France).

[4736] Estas entidades son: EADS Deutschland (proyectos "ADLAND", "ARTIMA", "ATENAA", "DESIDER", "HISAC", "iTOOL", "MESEMA", "RETINA", "UFAST", "SEFA" y "WISE"); BAE Systems (Operations) Ltd. (proyectos "B-VHF", "HILAS", "IPAS" y "ASAS-TN2"); Airbus France (proyectos "EMMA", "SMIST" y "C-ATM (PHASE 1)"); Airbus Deutschland (proyecto "MOWGLY"); EADS CCR (proyectos "IPAS" y "DEEPWELD"); Airbus España (proyecto "TATEM"); BAE Systems Avionics Ltd. (proyectos "EMMA" y "C-ATM (PHASE 1)"); EADS Systems y Defence Electronics SA (proyecto "IFATS"); y EADS Astrium (proyecto "IPAS").

[4737] *Véase* el párrafo 7.1451 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1456 Observamos que la cuantía media de los fondos obtenidos por Airbus en relación con cada contribución recibida en el marco de los **[***]** proyectos realizados en virtud del Sexto Programa Marco fue de **[***]** euros.[4738] Sobre esta base, la suma total de las **[***]** contribuciones a Airbus en el marco de los **[***]** proyectos que consideramos deben ser computadas en la cuantía total de los fondos de que se trata es de **[***]** euros, mientras que la contribución total de las Comunidades Europeas a los **[***]** participantes en esos mismos **[***]** proyectos fue de **[***]** euros. En nuestra opinión, sería por tanto razonable, a la luz de las posiciones de las partes y la información fáctica que se nos ha presentado, constatar que la cuantía total de los fondos otorgados a Airbus en virtud del Sexto Programa Marco ascendió a aproximadamente **[***]** euros y abarcó **[***]** proyectos distintos. En el anexo I.5 de esta sección, que sigue al párrafo 7.1609, se enumeran nuestras constataciones con respecto a los **[***]** proyectos que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos.

vii) Donaciones del Gobierno Federal alemán

7.1457 Los Estados Unidos impugnan el supuesto otorgamiento por el Gobierno Federal alemán de 217 millones de euros a Airbus para investigación en el sector de la aeronáutica civil en el marco de los programas LuFo I, LuFo II y LuFo III.[4739] Las Comunidades Europeas aducen que la cuantía de las supuestas subvenciones del Gobierno Federal alemán en el marco de los programas LuFo que puede ser debidamente impugnada se limita a **[***]** euros.[4740] Según las Comunidades Europeas, esta cuantía es el nivel máximo de financiación que puede ser impugnado, porque representa las cantidades que había *desembolsado* efectivamente el Gobierno Federal alemán a Airbus en el marco de los programas LuFo a 1º de julio de 2005 (supuesta fecha límite utilizada por los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita).[4741] Aunque las Comunidades Europeas reconocen que a 1º de julio de 2005 el Gobierno Federal alemán se había *comprometido* a proporcionar a Airbus aproximadamente **[***]** euros adicionales (con lo que la cuantía total de los fondos es de **[***]** euros)[4742], las Comunidades Europeas no aceptan que estos **[***]** euros adicionales puedan ser debidamente impugnados en la presente diferencia.[4743]

7.1458 A nuestro entender, la posición de las Comunidades Europeas se basa en la tesis de que la práctica de un gobierno que implica el *compromiso* de otorgar fondos, sin que haya un desembolso efectivo de dichos fondos, no puede equivaler a una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Abordaremos el fundamento de esta posición en la parte sustancial de nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos contra los programas LuFo.[4744]

[4738] Cifra basada en la información que figura en la Prueba documental 972 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas (**[***]** euros/**[***]** contribuciones).

[4739] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 664; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 513. En el párrafo 7.1415 *supra* se indican los títulos completos de los programas.

[4740] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1258; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 630; CE, respuesta a la pregunta 108 del Grupo Especial.

[4741] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1256.

[4742] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1255-1258; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 630.

[4743] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1258; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 630; CE, respuesta a la pregunta 108 del Grupo Especial.

[4744] *Véanse* los párrafos 7.1493 y 7.1494 *infra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

viii) Donaciones de los gobiernos subfederales alemanes

Baviera

7.1459 Los Estados Unidos afirman que, desde 1990, el gobierno de Baviera ha proporcionado a Airbus, como mínimo, **[***]** euros en donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en el marco de diversos programas relacionados con la aeronáutica civil, entre ellos el Offensive Zukunft Bayern (establecido en 1995), el Offensive Zukunft Bayern II (establecido en 1996) y el Bayerisches Luftfahrtforschungsprogramm (establecido en 2000).[4745] Las Comunidades Europeas reconocen que, en el período comprendido entre 1997 y 2006, el gobierno de Baviera otorgó a Daimler Benz Aerospace ("Dasa") y EADS Deutschland donaciones para nueve proyectos, por un total de **[***]** euros.[4746] Sin embargo, argumentan que esas donaciones no pueden ser debidamente impugnadas en la presente diferencia porque Daimler Benz Aerospace y EADS Deutschland no son empresas Airbus pertinentes y los Estados Unidos no han demostrado cómo han beneficiado a Airbus Deutschland.[4747]

7.1460 Recordamos que en la sección VII.E.1 del presente informe rechazamos estas afirmaciones de las Comunidades Europeas, al constatar que una contribución financiera proporcionada a cualquier entidad asociada o filial de Airbus, o a Airbus GIE, en relación con el desarrollo y/o la producción de una LCA de Airbus, otorga potencialmente un beneficio al consorcio Airbus Industrie, en su calidad de "productor" de las LCA de Airbus, y a Airbus SAS, en su calidad de entidad empresarial sucesora.[4748] Como hemos explicado anteriormente, Dasa era miembro del consorcio Airbus Industrie. Del mismo modo, EADS Deutschland era una filial de Dasa, que más tarde se aportó a EADS.[4749] Además, observamos que las Comunidades Europeas no afirman que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico de que se trata no estaban destinadas a apoyar el desarrollo de LCA. En consecuencia, procederemos a examinar el fundamento de las alegaciones de los Estados Unidos contra las nueve donaciones del gobierno de Baviera para investigación y desarrollo tecnológico, de **[***]** euros, identificadas en las primeras comunicaciones escritas de las partes.

Bremen

7.1461 Los Estados Unidos afirman que la información públicamente disponible confirma que, entre 1999 y 2006, el gobierno de Bremen proporcionó a Airbus un total de 11 millones de euros en donaciones específicas para investigación en el sector de la aeronáutica en el marco de los programas Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus I y II ("AMST I" y "AMST II").[4750] Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas no han explicado la discrepancia entre la cuantía de los

[4745] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 668 y 669, donde se hace referencia a las donaciones que se enumeran en la Prueba documental 329 (ICC) presentada por los Estados Unidos.

[4746] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1261, y CE - Prueba documental 210 (ICC).

[4747] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1262.

[4748] *Véanse* los párrafos 7.192-7.200 *supra*.

[4749] Recordamos que, antes de la fusión de EADS, se procedió a la reorganización de los activos y las actividades de Dasa relacionados con las LCA entre diversas filiales, incluidas i) una filial denominada DaimlerChrysler Aerospace Beteiligungs GmbH, que poseía el 99,99 por ciento de las acciones de DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, que a su vez poseía el 37,9 por ciento de los derechos de miembro de Airbus GIE, y ii) una filial denominada EADS Deutschland GmbH, a la que se aportaron varios otros activos y pasivos de Dasa. Estas filiales de Dasa fueron aportadas más adelante a EADS. *Véase* la nota 2187 *supra*.

[4750] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 674, donde se hace referencia a las Pruebas documentales 334 (*Bremische Bürgerschaft, Drucksache 15/1115*, 16 de abril de 2002, *Mitteilung des Senats vom 16. April 2002 - Technologieoffensive für das Land Bremen, Annex, InnoVision 2010 - Bremer Innivationsoffensive*, abril de 2002, página 20) y 335 (*Freie Hansestadt Bremen, Wirtschaftssenator Dr. Peter Gloystein: "Luftfahrzeugbau eine der Schlüsselindustrien in Bremen"*, comunicado de prensa de 8 de octubre de 2004), presentadas por los Estados Unidos.

ICC suprimida donde se indica [***]

fondos que, según admitieron, durante el proceso del Anexo V, fue recibida por Airbus (**[***]** euros), y los 11 millones de euros que, según demuestra la información públicamente disponible, fueron proporcionados por el gobierno de Bremen. Teniendo esto en cuenta, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, constate que el gobierno de Bremen proporcionó a Airbus 11 millones de euros de subvenciones en el marco de los programas AMST I y AMST II.[4751]

7.1462 Las Comunidades Europeas sostienen que Airbus Deutschland recibió **[***]** euros por su participación en nueve proyectos en el marco del programa AMST I y otros **[***]** euros por su participación en cinco proyectos en el marco del programa AMST II, con lo que la cuantía total de los fondos para investigación y desarrollo tecnológico obtenidos por Airbus Deutschland en el marco de ambos programas fue de **[***]** euros.[4752] Según las Comunidades Europeas, el supuesto nivel de financiación que se indica en las comunicaciones de los Estados Unidos sobrevalora la cuantía de los fondos efectivamente proporcionados a Airbus Deutschland porque incluye pagos a receptores distintos de Airbus. En particular, las Comunidades Europeas afirman que, en el marco del programa AMST I, se proporcionaron ciertas cantidades a tres instituciones de investigación, a saber, el Instituto Fraunhofer de Investigación en Tecnología de Producción y Materiales Aplicados, el Instituto de Bremen de Tecnología de Retropropulsión Aplicada y el Instituto de Tecnología de los Materiales.[4753] Las Comunidades Europeas revelan en un cuadro que figura en su Primera comunicación escrita las cantidades exactas que, según alegan, fueron recibidas por estos institutos (aproximadamente **[***]** euros). Por consiguiente, las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que constate que la ayuda a Airbus Deutschland para investigación y desarrollo tecnológico en el marco de los programas AMST I y AMST II se limitó a **[***]** euros.[4754]

7.1463 A nuestro entender, la información públicamente disponible en que se basan los Estados Unidos para establecer que Airbus recibió 11 millones de euros en el marco de los programas AMST es un comunicado de prensa emitido por un Senador de Economía de la ciudad de Bremen, el Dr. Peter Gloystein. Este comunicado de prensa recoge al parecer un discurso pronunciado por el Senador Gloystein en la "'*Richfest'* (ceremonia de terminación de la techumbre) de las nuevas salas 400 y 57 de Airbus Bremen". Su título es "*Aircraft construction one of the key industries in Bremen*" ("La construcción de aeronaves, una de las principales industrias de Bremen"). El pasaje concreto en el que se indica la cuantía de los fondos supuestamente proporcionados a Airbus dice así: "El Senado está haciendo una notable contribución a la mejora de los resultados y la competitividad de las instalaciones del Aeropuerto de Bremen y, en consecuencia, a la salvaguardia y creación de puestos de trabajo permanentes, lo que implica una considerable financiación. Por ejemplo, el Senador de Economía ha proporcionado unos 26 millones de euros para el programa AMST ('Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus del Centro Bremen'), de los que en torno a 11 millones de euros se destinarán a Airbus Bremen".[4755] Observamos que en este fragmento no se afirma categóricamente que se han proporcionado 11 millones de euros a Airbus Bremen, sino que se "destinará" a Airbus "en torno a" esta cantidad.

7.1464 La información públicamente disponible confirma también que los tres institutos de investigación identificados por las Comunidades Europeas participaron efectivamente en los

[4751] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 676; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 508 y 509.

[4752] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1272, donde se hace referencia a la Prueba documental 212 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas.

[4753] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1269 y 1272; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 637.

[4754] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1272; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 637 y 638.

[4755] Estados Unidos - Prueba documental 335.

ICC suprimida donde se indica [***]

programas AMST.[4756] Sin embargo, en esa información no hay nada que indique cuántos de los fondos obtuvieron realmente esos institutos. Aunque las Comunidades Europeas facilitaron un desglose de las supuestas cantidades en un cuadro que figura en su Primera comunicación escrita, no han aportado pruebas que justifiquen la información que éste contiene. Teniendo en cuenta la insistencia de los Estados Unidos en el hecho de que las Comunidades Europeas no han revelado toda la información pertinente ni han explicado debidamente la discrepancia entre la información públicamente disponible y sus afirmaciones fácticas, nos sorprende que las Comunidades Europeas no hayan aportado ninguna prueba en apoyo de la información relativa a los fondos revelada con respecto a los tres institutos de investigación. En ausencia de toda prueba de ese tipo, no podemos aceptar el cuadro de las Comunidades Europeas relativo a las cantidades recibidas por Airbus Deutschland y otros participantes en el marco de los programas AMST. En estas circunstancias, consideramos conveniente basar nuestra constatación fáctica en la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos y, en consecuencia, constatamos que Airbus recibió del gobierno de Bremen 11 millones de euros en el marco de los programas AMST.

Hamburgo

7.1465 Los Estados Unidos afirman que, entre 2001 y 2005, el gobierno de Hamburgo proporcionó a Airbus, como mínimo, **[*******]** euros en donaciones específicas para investigación y desarrollo tecnológico en el sector de la aeronáutica en el marco del programa Hamburger Luftfahrtforschungsprogramm.[4757] Las Comunidades Europeas aducen que las cuantías de los fondos a que se refieren los Estados Unidos incluyen **[*******]** euros proporcionados a EADS Airbus GmbH. Las Comunidades Europeas sostienen que esta cantidad debe ser excluida de la cuantía total de los fondos de que se trata, porque los Estados Unidos no han explicado cómo han beneficiado a Airbus Deutschland las sumas proporcionadas a EADS Airbus GmbH. Por consiguiente, según las Comunidades Europeas, la cuantía total de los fondos que puede ser debidamente impugnada en la presente diferencia es de **[*******]** euros.[4758]

7.1466 Recordamos que en la sección VII.E.1 del presente informe rechazamos las afirmaciones de las Comunidades Europeas, al constatar que una contribución financiera proporcionada a cualquier entidad asociada o filial de Airbus, o a Airbus GIE, en relación con el desarrollo y/o la producción de una LCA de Airbus, otorga potencialmente un beneficio al consorcio Airbus Industrie, en su calidad de "productor" de las LCA de Airbus LCA, y a Airbus SAS, en su calidad de entidad empresarial sucesora. Las Comunidades Europeas no han aducido en ningún momento que EADS Airbus GmbH no es una empresa involucrada en el negocio de las LCA de Airbus. Además, las Comunidades Europeas no han afirmado que la donación para investigación y desarrollo tecnológico de que se trata no estaba destinada a sufragar actividades de desarrollo de las LCA de Airbus. En consecuencia, procederemos a examinar el fondo de las alegaciones de los Estados Unidos contra todas las donaciones del gobierno de Hamburgo para investigación y desarrollo tecnológico, de **[*******]** euros, identificadas en las primeras comunicaciones escritas de las partes.

ix) Donaciones del Gobierno francés

7.1467 Los Estados Unidos afirman, basándose en la información públicamente disponible, que entre 1986 y 2005 el Gobierno francés presupuestó más de 1.200 millones de euros en donaciones a la industria aeronáutica para investigación y desarrollo del sector de la aeronáutica civil. En particular,

[4756] Estados Unidos - Prueba documental 334.

[4757] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 671 y 672, donde se hace referencia a la Prueba documental 332 (ICC) presentada por los Estados Unidos.

[4758] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1266, y CE - Prueba documental 211 (ICC); CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 634 a 636.

ICC suprimida donde se indica [***]

los Estados Unidos sostienen que las autoridades francesas presupuestaron 391 millones de euros para el período comprendido entre 1986 y 1993 y 809 millones de euros para el período comprendido entre 1994 y 2005.[4759]

7.1468 Los Estados Unidos recuerdan que, durante el proceso del Anexo V, las Comunidades Europeas se negaron a facilitar cualquier información sobre los fondos recibidos por Airbus entre 1986 y 1993. En consecuencia, en su Primera comunicación escrita, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que, o bien solicite esta información a las Comunidades Europeas o bien constate, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, que durante el período comprendido entre 1986 y 1993 Airbus recibió del Gobierno francés 391 millones de euros en donaciones para investigación y desarrollo relacionados con las LCA.[4760] Por lo que respecta a las donaciones hechas entre 1994 y 2005, los Estados Unidos recuerdan que, durante el proceso del Anexo V, las Comunidades Europeas reconocieron que Airbus se benefició de **[******]** euros. Sin embargo, los Estados Unidos ponen en duda la exactitud de la información revelada por las Comunidades Europeas y citan la supuesta infravaloración por las Comunidades Europeas de los fondos proporcionados a Airbus en virtud de los Programas Marco de las Comunidades Europeas.[4761] Al no haber información más fiable de las Comunidades Europeas sobre la cuantía de los fondos efectivamente obtenidos por Airbus, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, atribuya a Airbus la cuantía total de 809 millones de euros. Por tanto, según los Estados Unidos, la conclusión lógica que ha de sacarse de la negativa continuada de las Comunidades Europeas a proporcionar toda la información necesaria para confirmar la cuantía exacta del gasto del Gobierno francés en investigación y desarrollo relacionados con las LCA de Airbus es que se debe asignar a Airbus la cuantía total de 1.200 millones de euros para el período comprendido entre 1986 y 2005.[4762]

7.1469 Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos. En lo que se refiere a las supuestas subvenciones concedidas entre 1986 y 1994, las Comunidades Europeas argumentaron inicialmente que esas subvenciones no estaban comprendidas en el ámbito temporal de la presente diferencia.[4763] Sin embargo, después de nuestra resolución preliminar sobre esta cuestión, pedimos a las Comunidades Europeas que proporcionaran un desglose de todos los proyectos relacionados con las LCA de Airbus financiados por el Gobierno francés entre 1986 y 1993.[4764] En respuesta a esta petición, las Comunidades Europeas dijeron que no estaban en condiciones de proporcionar la información solicitada porque ni el Gobierno francés ni Airbus habían podido localizar cualquiera de los contratos de investigación correspondientes a ese período.[4765] Sin embargo, las Comunidades Europeas explicaron que:

> "la cantidad de 391 millones de euros a que se refieren los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita ... constituye una cifra presupuestada para todo el sector de la aeronáutica (que comprende actividades relacionadas y no relacionadas con las LCA, como helicópteros y motores). Por consiguiente, la cantidad que hubiera recibido Airbus para investigación y tecnología relacionadas con LCA durante ese período habría sido inevitablemente muy inferior a esa cifra. Así lo demuestra el hecho de que, de los 809 millones de euros presupuestados por el

[4759] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 678, donde se hace referencia a *French Government Funding for Civil Aeronautics Research and Development (yearly budgets)*, Estados Unidos - Prueba documental 337.

[4760] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 684.

[4761] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 682 y 683.

[4762] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 511; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 278 del Grupo Especial.

[4763] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1275; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 639.

[4764] Pregunta 278 del Grupo Especial.

[4765] CE, respuesta a la pregunta 278 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

> Senado francés para programas de investigación y tecnología en el sector de la aeronáutica durante el período comprendido entre 1994 y 2005, sólo se destinaron a Airbus **[*******]** euros".[4766]

7.1470 En lo que concierne a los años 1994 a 2005, las Comunidades Europeas mantienen que la información facilitada durante el proceso del Anexo V refleja fielmente los fondos recibidos por Airbus durante ese período.[4767] Según las Comunidades Europeas, la cifra de 809 millones de euros indicada por los Estados Unidos incluye el presupuesto total del Gobierno francés para todos los proyectos de investigación y desarrollo tecnológico llevados a cabo entre 1994 y 2005 en el sector de la aeronáutica civil (que comprende actividades relacionadas y no relacionadas con las LCA).[4768] Por consiguiente, según mantienen las Comunidades Europeas, esa cifra no es toda ella pertinente para la presente diferencia y no puede ser asignada en su totalidad a Airbus. En opinión de las Comunidades Europeas, la cuantía correcta de los fondos proporcionados a Airbus por las autoridades francesas se revela en el desglose por proyectos presentado durante el proceso del Anexo V, que demuestra que, de 1994 a 2005, Airbus recibió **[*******]** euros en donaciones para investigación y desarrollo relacionados con LCA.[4769]

7.1471 La información públicamente disponible en que se basan los Estados Unidos consiste en una compilación de fragmentos de siete informes del Senado francés que revelan las cuantías de los fondos para investigación y desarrollo tecnológico proporcionados al sector de la aeronáutica civil francesa. De estos informes se infiere claramente que las cuantías de los fondos corresponden a las cantidades distribuidas al sector de la aeronáutica civil francesa en su conjunto, que entre otros incluye a Airbus, en algunos casos para actividades no relacionadas con LCA.[4770] En lo que concierne al período comprendido entre 1986 y 1993, la información indica que se desembolsaron 2.565 millones de francos franceses (391 millones de euros), para actividades de investigación en el sector de la aeronáutica civil llevadas a cabo por las entidades francesas participantes. Las Comunidades Europeas no niegan que el Gobierno francés desembolsó fondos por ese monto al sector de la aeronáutica civil entre 1986 y 1993. Sin embargo, no han proporcionado información alguna sobre la parte de estos fondos que se destinó a Airbus. Además, respondiendo a una pregunta específica del Grupo Especial en la que se les pedía que indicaran los proyectos y la cuantía de los fondos del Gobierno francés para investigación y desarrollo tecnológico destinados a Airbus durante ese período[4771], las Comunidades Europeas no facilitaron ninguna información, aduciendo la incapacidad tanto del Gobierno francés como de Airbus para encontrar los correspondientes contratos de investigación.

7.1472 Reconocemos que tal vez no sea siempre fácil obtener información de hace más de 22 años. Sin embargo, consideramos que, cuando la parte de la que obviamente procede la información solicitada se enfrenta con tales dificultades, corresponde a esa parte no sólo explicar las razones por

---

[4766] CE, respuesta a la pregunta 278 del Grupo Especial.

[4767] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 640; CE, respuesta a la pregunta 279 del Grupo Especial.

[4768] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1278.

[4769] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1279, y CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 640; en ambas se hace referencia a la Direction des Programmes Aéronautiques et de la Coopération ("DPAC"), *Soutiens Versés au Titre des Études et Recherches portant sur les Avions de 10 places et plus de 1992 à 2005*, 2 de noviembre de 2005, CE - Prueba documental 209 (ICC).

[4770] *Véase, por ejemplo, Budget 1997: Sénat, Nº 89 (session ordinaire de 1999-2000), Rapport Général, Commission des Finances du Contrôle Budgétaire et des Comptes Economiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2000*, Tomo III, Anexo 25, *Equipment, Transport et Logement; III. - Transport; Transport Aérien et Météorologie et Aviation Civile*, página 88, en la Prueba documental 337 presentada por los Estados Unidos.

[4771] Pregunta 278 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

las que no puede presentar la información solicitada, sino también hacer todo lo posible para proporcionar elementos sustitutivos adecuados de la información que falta. En nuestra opinión, la explicación que han dado las Comunidades Europeas acerca del hecho de no haber presentado la información solicitada y el método que sugieren que adopte el Grupo Especial para llegar a una cifra adecuada de las actividades de investigación y desarrollo tecnológico distan de ser satisfactorios. En particular, no estamos convencidos de que, incluso en ausencia de los contratos efectivos, el Gobierno francés y Airbus no dispusieran de ninguna información pública (o confidencial) que pudiera habernos sido útil como orientación en nuestras deliberaciones sobre la cuantía, o la cuantía aproximada, de los fondos para investigación y desarrollo tecnológico efectivamente recibidos por Airbus. La simple afirmación de que Airbus recibió "inevitablemente" una cantidad "muy inferior" al total de los fondos otorgados al sector de la aeronáutica en su conjunto (es decir, "muy inferior" a 391 millones de euros) porque las pruebas procedentes de un período de financiación posterior (de 1994 a 2005) demuestran que eso fue lo que sucedió en ese período posterior, constituye un tipo de orientación tan general que en la práctica proporciona muy poca ayuda. Al no haber ninguna sugerencia más aceptable de las Comunidades Europeas sobre el modo de suplir la falta de pruebas, la única información de que disponemos sobre las contribuciones del Gobierno francés a Airbus para investigación y desarrollo tecnológico entre 1986 y 1993 es la que figura en Estados Unidos - Prueba documental 337. Si bien somos plenamente conscientes de sus limitaciones, creemos que en estas circunstancias concretas no nos queda otra alternativa que utilizarla como base de nuestra constatación fáctica. En ese sentido, recordamos que cuando una parte se niega a suministrar la información solicitada por un grupo especial, éste está autorizado a sacar conclusiones de la configuración total de los hechos que tiene ante sí.[4772] En consecuencia, sobre la base de la configuración total de los hechos que tenemos ante nosotros, constatamos que, entre 1986 y 1993, Airbus recibió una cantidad máxima de 391 millones de euros en donaciones del Gobierno francés para investigación y desarrollo tecnológico.

7.1473 Respecto de los fondos proporcionados a Airbus entre 1994 y 2005, llegamos a una conclusión diferente. La información presentada por las Comunidades Europeas, que demuestra que Airbus recibió **[***]** euros, se basa en un documento cuyo autor es la DPAC, la autoridad que administró los programas de fondos del Gobierno francés.[4773] Este documento contiene un desglose por proyectos de los fondos para investigación y desarrollo tecnológico otorgados por el Gobierno francés a todos los beneficiarios de 1994 a 2005.[4774] Tenemos la certeza de que este documento constituye una base adecuada para nuestra constatación fáctica con respecto a las cantidades que recibió Airbus del Gobierno francés para actividades de investigación y desarrollo tecnológico durante ese período. Aunque los Estados Unidos han expresado dudas sobre la cuestión de si ese documento refleja todos los fondos de esa índole proporcionados a Airbus, no han indicado ninguna incoherencia entre los datos que figuran en ese documento y, por ejemplo, la información públicamente disponible, que sugiera que no es fiable. En consecuencia, constatamos que la cuantía total de los fondos proporcionados por el Gobierno francés a Airbus para investigación y desarrollo tecnológico entre 1994 y 2005 fue de **[***]** euros.

x) Préstamos del Gobierno español

Plan Tecnológico Aeronáutico

7.1474 Los Estados Unidos afirman que, entre 1993 y 2003, el Gobierno español concedió a Airbus préstamos para investigación y desarrollo a tipos inferiores a los del mercado por un monto de **[***]**

[4772] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 203.
[4773] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 678; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1277.
[4774] *Véase* la nota 4770 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

euros, en el marco de las dos fases del Plan Tecnológico Aeronáutico ("PTA"). En el marco de la primera fase, el PTA I, que se aplicó de 1993 a 1998, los Estados Unidos sostienen que Airbus recibió préstamos por un monto de **[***]** euros. En la segunda fase, el PTA II, que se aplicó de 1999 a 2003, los Estados Unidos sostienen que Airbus obtuvo **[***]** euros en préstamos.[4775] Las Comunidades Europeas no niegan que Airbus recibió préstamos por un monto de **[***]** euros en el marco del PTA. Sin embargo, según las Comunidades Europeas, los desembolsos realizados en el marco del PTA I y el PTA II de 1993 a 1994 no están comprendidos en el ámbito temporal de aplicación del artículo 5 del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, el Grupo Especial no debe tener en cuenta esos pagos, con lo que la cuantía total de los fondos pertinentes proporcionados en el marco del PTA es de **[***]** euros.[4776]

7.1475 Recordamos que en la sección VII.C.2 del presente informe rechazamos los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el ámbito temporal de la presente diferencia.[4777] En consecuencia, procederemos a examinar el fondo de las alegaciones de los Estados Unidos contra el otorgamiento por el Gobierno español de **[***]** euros en préstamos para investigación y desarrollo tecnológico en el marco del PTA.

Programa de Fomento de Innovación Técnica

7.1476 Los Estados Unidos afirman que el Gobierno español concedió a Airbus préstamos para investigación y desarrollo a tipos inferiores a los del mercado en el marco de las dos fases del Programa de Fomento de Innovación Técnica ("PROFIT"), establecido en 2000. Según los Estados Unidos, la información públicamente disponible demuestra que, en el marco de la primera fase del programa PROFIT, Airbus recibió préstamos por un monto de 1,5 millones de euros.[4778] Además de esta cantidad que supuestamente fue directamente a Airbus, los Estados Unidos afirman que la industria aeronáutica española recibió otros 62 millones de euros en préstamos en el marco de ambas fases del programa.[4779] Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas no respondieron a la solicitud de información específica sobre los receptores de los fondos en el marco del programa PROFIT formulada por el Facilitador. Teniendo esto en cuenta, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que, o bien pida a las Comunidades Europeas que proporcionen la información solicitada por el Facilitador, o bien constate, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, que el Gobierno español concedió a Airbus préstamos por un monto de 63,5 millones de euros.[4780]

7.1477 Como hemos señalado anteriormente, las Comunidades Europeas han aducido en todo momento que los préstamos del programa PROFIT impugnados por los Estados Unidos no están

[4775] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 693, donde se hace referencia a la Prueba documental 344 (ICC) presentada por los Estados Unidos, que contiene información revelada por las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V sobre la cuantía de los fondos proporcionados a Airbus en el marco del PTA.

[4776] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1312.

[4777] *Véanse* los párrafos 7.65 y 7.105 *supra*.

[4778] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 698, donde se hace referencia a PROFIT 2003, Comités de Evaluación de 21 y 22/4/03, Proyectos y entidades con propuesta favorable de ayuda, P.N. Aeronáutico, Estados Unidos - Prueba documental 351.

[4779] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 698, donde se hace referencia a Javier Alfonso Gil, Antonia Sáez Cala y Maricruz Lacalle Calderón, EADS y las Estrategias Territoriales del Sudoeste Europeo: Informe de la Región de Madrid, Universidad Autónoma de Madrid (sin fecha), página 70, Estados Unidos - Prueba documental 352; y Ramón Herrero, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, *Aeronautics Research and Development in Spain, ACARE AeroDays*, 31 de marzo de 2005, página 25, Estados Unidos - Prueba documental 353.

[4780] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 702.

ICC suprimida donde se indica [***]

comprendidos en el mandato de la presente diferencia.[4781] Por esta razón, las Comunidades Europeas se negaron inicialmente a facilitar cualquier información sobre los pagos realizados en el marco del programa PROFIT. Sin embargo, después de la primera reunión sustantiva con las partes, el Grupo Especial pidió a las Comunidades Europeas que facilitaran información sobre los pagos de préstamos realizados en el marco del programa PROFIT.[4782] Esta petición se hizo en el contexto de la afirmación formulada por las Comunidades Europeas en su Primera comunicación escrita, en el sentido de que proporcionaría al Grupo Especial "información relativa a los préstamos y donaciones" otorgados en el marco del programa PROFIT en caso de que el Grupo Especial determinara que las alegaciones de los Estados Unidos estaban comprendidas en su mandato.[4783] Las Comunidades Europeas respondieron presentado información sobre lo que parece ser una selección de los pagos realizados en el marco de una serie de subprogramas PROFIT en los años 2004 y 2005, "con un espíritu de buena cooperación y sin perjuicio de su" posición de que las alegaciones de los Estados Unidos no están comprendidas en el mandato del Grupo Especial.[4784] Las Comunidades Europeas caracterizaron posteriormente esta información como "información pertinente sobre los pagos realizados en el marco del programa PROFIT".[4785] Sin embargo, el modo en que las cifras suministradas por las Comunidades Europeas son realmente "pertinentes" para nuestra solicitud de información no es ni mucho menos evidente para nosotros. En primer lugar, no está claro si la información proporcionada por las Comunidades Europeas se refiere a todos los subprogramas financiados en el marco del programa PROFIT o sólo a una selección de éstos, porque las Comunidades Europeas no especifican la cantidad exacta de datos sobre pagos que han suministrado. En segundo lugar, la información no identifica a los receptores de los fondos, por lo que es imposible determinar cuántas de las cantidades reveladas implican préstamos a Airbus.

7.1478 Las Comunidades Europeas señalaron que "dado el enorme alcance del programa, las Comunidades Europeas piden respetuosamente al Grupo Especial que, en caso de que decida que PROFIT está comprendido en su mandato, *quod non*, y desee recibir información adicional sobre el programa, especifique la información que quiere obtener, de modo que se pueda preparar esa información de la manera más eficiente posible".[4786] La respuesta de las Comunidades Europeas nos deja perplejos. Si bien reconocemos que la pregunta planteada a las Comunidades Europeas no era tan específica como podría haber sido, consideramos que, en el contexto de la declaración hecha por las Comunidades Europeas en el párrafo 1318 de su Primera comunicación escrita[4787], las alegaciones y afirmaciones fácticas de los Estados Unidos y las solicitudes de información del Anexo V formuladas anteriormente por el Facilitador, estaba razonablemente claro que la información que solicitábamos era la información relativa a los pagos de préstamos a Airbus en el marco del programa PROFIT. El hecho de que todavía no nos hubiéramos pronunciado sobre la cuestión de si las alegaciones de los Estados Unidos estaban comprendidas en nuestro mandato en el momento en que realizamos nuestra petición no es, en nuestra opinión, una razón válida para no proporcionar la

[4781] *Véase* el párrafo 7.1418 *supra*; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1315; CE, respuesta a la pregunta 109 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 647.

[4782] Pregunta 109 del Grupo Especial.

[4783] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1318. Observamos que las Comunidades Europeas hicieron esta afirmación bajo el epígrafe "Pagos" en el contexto de su examen del programa PROFIT. En otras partes en que las Comunidades Europeas utilizaron ese mismo epígrafe "Pagos", revelaron lo que consideraban que era la cuantía de la supuesta subvención recibida por Airbus, por ejemplo en los párrafos 1312 (donaciones en el marco de los programas PTA I y II), 1289-1290 (donaciones y préstamos en el marco de los programas CARAD y ARP), 1278 y 1279 (donaciones del Gobierno francés para investigación y desarrollo tecnológico) y 1271 y 1272 (donaciones de las autoridades de Bremen para investigación y desarrollo tecnológico).

[4784] CE, respuesta a la pregunta 109 del Grupo Especial, donde se expone la Prueba documental 624 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas.

[4785] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 648.

[4786] CE, respuesta a la pregunta 109 del Grupo Especial.

[4787] Incluido el contexto que se describe en la nota 4783.

ICC suprimida donde se indica [***]

información solicitada. A este respecto, observamos que las Comunidades Europeas no consideraron problemática la ausencia de una resolución sobre el mandato cuando, voluntariamente y sin perjuicio alguno, proporcionaron en su Primera comunicación escrita información sobre la cuantía de los fondos concedidos a Airbus por el Gobierno francés para investigación y desarrollo tecnológico, aun cuando también hubieran aducido en todo momento que esos fondos no estaban comprendidos en nuestro mandato.[4788]

7.1479 La información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos consiste en: i) dos decretos del Gobierno español por los que se establece el programa PROFIT[4789], ii) un cuadro de origen desconocido en el que figuran diversos elementos de información sobre los préstamos concedidos en el marco de PROFIT (Programa Nacional de Aeronáutica) en 2003, iii) una página de un informe elaborado por la Universidad Autónoma de Madrid, y iv) una página de lo que parece ser una presentación en PowerPoint elaborada por un funcionario del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España. Los decretos del Gobierno español confirman que el programa PROFIT se estableció con miras a su aplicación en dos fases, de 2000 a 2007.[4790] El siguiente de los documentos antes citados que presentaron los Estados Unidos indica que Airbus obtuvo en 2003 dos préstamos de aproximadamente 1,5 millones de euros.[4791] Observamos que las Comunidades Europeas han reconocido que Airbus recibió fondos por este monto.[4792] Sin embargo, las Comunidades Europeas no admiten que Airbus recibió el resto de los fondos que, según afirman los Estados Unidos, se proporcionaron a Airbus. A este respecto, la información suministrada por los Estados Unidos indica que en 2001 y 2002 se proporcionaron a todos los participantes en el "Programa Nacional de Aeronáutica" de PROFIT 2,58 y 2,76 millones de euros en "anticipos reembolsables" y 0,5 y 0,7 millones de euros en "subvenciones".[4793] Además, el último de los documentos antes citados que presentaron los Estados Unidos indica que en 2004 se proporcionaron al sector de la aeronáutica española 55,5 millones de euros en préstamos.[4794] Los Estados Unidos sostienen que, teniendo en cuenta la negativa de las Comunidades Europeas a proporcionar información más específica sobre los fondos recibidos por Airbus, se debe añadir el total de estas cantidades (62 millones de euros, es decir, 6,54 millones de euros en 2001 y 2002, más 55,5 millones de euros en 2004) a los 1,5 millones de euros admitidos por las Comunidades Europeas y asignados a Airbus para el año 2003.

7.1480 Reconocemos que la mayor parte de la información en la que los Estados Unidos nos piden que nos basemos revela la existencia de fondos para toda la industria, y no de préstamos individuales

[4788] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1274 y 1276.

[4789] Orden de 7 de marzo de 2000 por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión del Programa de Fomento de la Investigación Técnica (PROFIT), incluido en el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2000-2003), BOE Nº 59 (9 de marzo de 2000), páginas 9855-9862, Estados Unidos - Prueba documental 349 ("Orden de 7 de marzo de 2000"); Orden PRE/690/2005, de 18 marzo, por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2004-2007) en la parte dedicada al fomento de la investigación técnica, BOE Nº 67 (19 de marzo de 2005), página 9670, Estados Unidos - Prueba documental 350 ("Orden de 18 de marzo de 2005").

[4790] Pruebas documentales 349 y 350 presentadas por los Estados Unidos.

[4791] La cuantía efectiva de los préstamos es de 1.554.622,60 euros. PROFIT 2003. Comités de Evaluación de 21 y 22/4/03, Proyectos y entidades con propuesta favorable de ayuda, P.N. Aeronáutico, Estados Unidos - Prueba documental 351.

[4792] CE, Segunda declaración oral confidencial, versión expurgada (ICSS), cuadro de la página 36.

[4793] Javier Alfonso Gil, Antonia Sáez Cala y Maricruz Lacalle Calderón, EADS y las Estrategias Territoriales del Sudoeste Europeo: Informe de la Región de Madrid, Universidad Autónoma de Madrid (sin fecha), página 70, Estados Unidos - Prueba documental 352.

[4794] Ramón Herrero, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, *Aeronautics Research and Development in Spain, ACARE AeroDays*, 31 de marzo de 2005, página 25, Estados Unidos - Prueba documental 353.

ICC suprimida donde se indica [***]

a Airbus. Sin embargo, al no haber facilitado las Comunidades Europeas información específica sobre el valor de los préstamos recibidos por Airbus en el marco del programa PROFIT en respuesta a la solicitud del Facilitador y a la nuestra propia, los únicos datos que hemos de examinar son la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos. En este sentido, observamos que las Comunidades Europeas no han impugnado en ningún momento la credibilidad de la información que contienen esos documentos públicamente disponibles. Por consiguiente, no tenemos ninguna razón para dudar de que la industria aeronáutica española recibió 62 millones de euros en fondos en el marco del programa PROFIT. Teniendo esto en cuenta, y de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, consideramos adecuado basar en la información públicamente disponible presentada por los Estados Unidos nuestras constataciones sobre la cuantía de los préstamos que recibió Airbus en el marco del programa PROFIT. Al hacerlo, consideramos que, dado que la reclamación de los Estados Unidos se centra en los "anticipos reembolsables", no sería adecuado asignar a Airbus las cantidades (1,2 millones de euros) que se describen como "subvenciones" en Estados Unidos - Prueba documental 352.[4795] Por consiguiente, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, constatamos que Airbus recibió aproximadamente 62,2 millones de euros en préstamos en el marco del programa PROFIT.

xi) Donaciones del Gobierno del Reino Unido

Civil Aircraft Research and Demonstration Programme/Aeronautics Research Programme

7.1481 Los Estados Unidos afirman que, entre 1992 y 2005, el Departamento de Comercio e Industria del Reino Unido ("DTI") acordó proporcionar a Airbus **[***]** libras esterlinas en donaciones para investigación relacionada con las LCA en el marco del programa Civil Aircraft Research and Demonstration Programme ("CARAD"), que según alegan cambió posteriormente su nombre por el de Aeronautics Research Programme ("ARP"). En particular, los Estados Unidos afirman que, durante ese período, el DTI del Reino Unido desembolsó aproximadamente **[***]** libras esterlinas y se comprometió a desembolsar **[***]** libras esterlinas más.[4796] Según las Comunidades Europeas, la cuantía total de las donaciones para investigación relacionada con LCA que recibió Airbus entre 1992 y 2005 en el marco de los programas CARAD y ARP fue de aproximadamente **[***]** libras esterlinas. Sin embargo, las Comunidades Europeas argumentan que no toda esa cantidad está debidamente comprendida en el ámbito de la presente diferencia, porque incluye pagos por un monto de **[***]** libras esterlinas que fueron realizados antes de 1995 y por consiguiente exceden del ámbito temporal de la presente diferencia.[4797] Las Comunidades Europeas sostienen por tanto que la cuantía de los fondos que está debidamente comprendida en el ámbito de la reclamación de los Estados Unidos se limita a **[***]** libras esterlinas.[4798]

7.1482 Recordamos que en la sección VII.C.2 de este informe rechazamos los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el ámbito temporal de la presente diferencia.[4799] Por consiguiente, incluiremos en nuestro análisis los pagos realizados en el marco del programa CARAD entre 1992 y 1995.

[4795] *Véase, por ejemplo*, Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 697 y nota 859, donde se hace referencia a los párrafos 4 a) a 4 c) del artículo 7 del decreto del Gobierno español por el que se establece el programa PROFIT (2000-2003), Estados Unidos - Prueba documental 349.

[4796] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 686, donde se cita la Prueba documental 339 presentada por los Estados Unidos, que reproduce la información suministrada por las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V.

[4797] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1281 y 1289.

[4798] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1289.

[4799] *Véanse* los párrafos 7.65 y 7.105 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1483 Al examinar las comunicaciones de las partes sobre la cuantía efectiva de los fondos recibidos por Airbus en el marco del programa CARAD, hemos identificado algunas discrepancias. En primer lugar, observamos que la base fáctica de la afirmación de los Estados Unidos de que Airbus recibió **[******]** libras esterlinas es una información presentada por las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V. Sin embargo, las Comunidades Europeas se basan en esos mismos datos para concluir que Airbus recibió únicamente **[******]** libras esterlinas.

7.1484 Los pagos realizados a Airbus en el marco del programa CARAD entre abril de 1997 y octubre de 2005 se especifican en un cuadro presentado por los Estados Unidos como su Prueba documental 339 (ICC) y por las Comunidades Europeas como su Prueba documental 233 (ICC). En ese cuadro se detallan los pagos pertinentes por proyecto en cada ejercicio financiero (1º de abril a 31 de marzo) desde 1997/1998 hasta octubre de 2005. Estos pagos también se recapitulan y se presentan en una columna distinta como la cuantía total de los fondos recibidos por proyecto, así como la cuantía global de los fondos recibidos por Airbus en el marco de todo el programa. La diferencia en el modo en que las partes han interpretado los datos que figuran en ese cuadro puede explicarse por un error de cálculo. Para llegar a una cuantía de **[******]** libras esterlinas, los Estados Unidos utilizaron la cifra de **[******]** libras esterlinas, identificada en el cuadro como el valor total de todos los pagos realizados a Airbus en el marco del programa CARAD. Esta cifra se calculó añadiendo todos los pagos por proyecto enumerados en la misma columna. Sin embargo, hemos constatado que, en el caso de 11 de esos proyectos, la cuantía total de los pagos realizados a Airbus que se enumeran en la columna "Pagos a Airbus" sobrevalora la cifra que ese mismo cuadro indica que fue efectivamente pagada en cada uno de los ejercicios financieros pertinentes. Si se tienen en cuenta esos errores, la cifra correcta debería ser **[******]** libras esterlinas.

7.1485 Además, la afirmación de los Estados Unidos de que el DTI del Reino Unido se comprometió a proporcionar a Airbus una cantidad adicional de **[******]** libras en donaciones en el marco del programa CARAD parece implicar un cómputo doble. Tal como entendemos su comunicación, los Estados Unidos recurren al cuadro que figura en la última página de Estados Unidos - Prueba documental 339 (ICC) para justificar su afirmación. Sin embargo, nos parece que las contribuciones en que se basan los Estados Unidos, que sumadas ascienden a aproximadamente **[******]** libras esterlinas[4800], se han computado ya como pagos en los ejercicios financieros enumerados en el cuadro que los Estados Unidos utilizan para justificar que Airbus recibió **[******]** libras esterlinas. Por consiguiente, no podemos aceptar la afirmación de los Estados Unidos con respecto al supuesto compromiso de proporcionar **[******]** libras esterlinas.

7.1486 Por último, al aducir que Airbus recibió **[******]** libras esterlinas en donaciones en el marco del programa CARAD, las Comunidades Europeas se basan en una serie de cuadros en los que se exponen los pagos realizados a Airbus entre 1992 y 1996, que figuran en CE - Prueba documental 232 (ICC), y Estados Unidos - Prueba documental 339 (ICC). Sin embargo, al hacerlo las Comunidades Europeas han transpuesto incorrectamente dos de los valores indicados en los cuadros (**[******]** y **[******]**).

7.1487 Por consiguiente, a la luz de la información que tenemos ante nosotros, constatamos que, entre enero de 1992 y octubre de 2005, Airbus recibió **[******]** libras esterlinas en donaciones en el marco de los programas CARAD y ARP.

Technology Programme

7.1488 Los Estados Unidos afirmaron inicialmente que los consorcios de investigación de Airbus recibieron **[******]** libras esterlinas en donaciones en el marco del Technology Program ("TP"), que se

[4800] La cantidad efectiva es de **[***]** libras esterlinas.

ICC suprimida donde se indica [***]

aplicó a partir de 2004.[4801] Las Comunidades Europeas indicaron en su Primera comunicación escrita que, hasta noviembre de 2005, Airbus había participado en 18 proyectos en el marco del TP, recibiendo un total de **[***]** libras esterlinas.[4802] Los Estados Unidos parecen estar convencidos de que esa cuantía constituye un reflejo exacto de las cantidades recibidas por Airbus en el marco del TP. Por consiguiente, constatamos que no existe ninguna diferencia entre las partes con respecto a la cuantía de los fondos que recibió Airbus en el marco del TP.

d) La cuestión de si cada una de las medidas de investigación y desarrollo tecnológico impugnadas, consideradas individualmente, constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC

i) Argumentos de las partes

Estados Unidos

7.1489 Los Estados Unidos alegan que cada una de las medidas de investigación y desarrollo tecnológico impugnadas constituye una "contribución financiera" que otorga un "beneficio" a Airbus, y por consiguiente equivale a una subvención, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1490 Los Estados Unidos sostienen que, en tanto en cuanto las medidas en litigio adoptan la forma de donaciones o préstamos, están expresamente comprendidas en la definición de "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4803] Según los Estados Unidos, está perfectamente establecido que las donaciones otorgan beneficios porque, como afirmó el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, "ponen al receptor en una posición mejor que la posición que de otra forma habría ocupado en el mercado".[4804] Por lo tanto, los Estados Unidos aducen que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico de que se trata en la presente diferencia otorgan necesariamente un beneficio a Airbus y, en consecuencia, constituyen subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4805]

7.1491 Por lo que respecta a los préstamos del Gobierno español, los Estados Unidos argumentan que, cuando se concede un préstamo a un receptor en condiciones mejores que las que habrían podido obtenerse en el mercado comercial, se otorga un beneficio.[4806] Por consiguiente, según los Estados Unidos, puesto que los préstamos en litigio se conceden a Airbus **[***]**, otorgan un beneficio a

[4801] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 687, donde se cita la Prueba documental 340 presentada por los Estados Unidos, que reproduce la información suministrada por las Comunidades Europeas durante el proceso del Anexo V.

[4802] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1292, donde se cita la Prueba documental 235 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas, que demuestra que Airbus recibió **[***]** libras esterlinas en donaciones en el marco del programa.

[4803] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 626 (donaciones en virtud de los Programas Marco de las Comunidades Europeas), 680 (donaciones del Gobierno francés), 655 (donaciones del Gobierno federal y los gobiernos subfederales alemanes), 694 y 700 (préstamos del Gobierno español) y 688 (donaciones del Gobierno del Reino Unido).

[4804] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1116.

[4805] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 627 (donaciones en virtud de los Programas Marco de las Comunidades Europeas), 681 (donaciones del Gobierno francés), 656 (donaciones del Gobierno federal y los gobiernos subfederales alemanes) y 689 (donaciones del Gobierno del Reino Unido).

[4806] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 695 (préstamos en el marco del PTA) y 701 (préstamos en el marco del programa PROFIT), donde se invoca el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves*, párrafo 157.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus. Los Estados Unidos sostienen que no es necesario cuantificar el monto de este beneficio porque las condiciones **[***]** son por sí solas suficientes para establecer la existencia de un beneficio.[4807] Por otra parte, los Estados Unidos aducen que las condiciones de reembolso aplazado previstas para los préstamos impugnados ponen ulteriormente de manifiesto la existencia de un beneficio para Airbus.[4808]

Comunidades Europeas

7.1492 Las Comunidades Europeas reconocen expresamente que Airbus recibió subvenciones en el marco de los programas LuFo I, LuFo II, LuFo III, AMST I, AMST II y CARAD/ARP.[4809] Sin embargo, no están de acuerdo en que, para establecer la *cuantía* de la subvención proporcionada a Airbus en el marco de ese programa, se deben tener en cuenta los fondos *comprometidos*, pero *no desembolsados*, a Airbus a 1º de julio de 2005 en el marco del programa LuFo III.[4810] Por lo que respecta a todas las demás medidas de investigación y desarrollo tecnológico en litigio, las Comunidades Europeas no cuestionan que constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[4811] Además, la única alegación de beneficio formulada por los Estados Unidos que las Comunidades Europeas cuestionan expresamente se refiere a los préstamos concedidos por el Gobierno español en el marco del PTA. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han establecido que esos préstamos confieren un beneficio a Airbus porque no han llevado a cabo una comparación adecuada entre las condiciones de los préstamos del PTA y las de los préstamos que pueden obtenerse en el mercado.[4812]

ii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

¿Conllevan las medidas impugnadas una "contribución financiera"?

7.1493 Las Comunidades Europeas sostienen que los fondos *comprometidos*, pero *no desembolsados*, a Airbus a 1º de julio de 2005 (es decir, la fecha límite utilizada por los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita) en el marco del programa LuFo III deberían ser excluidos de nuestro examen. Según las Comunidades Europeas, de ese modo se reduciría la cuantía de los fondos en litigio proporcionados en el marco de los tres programas LuFo de **[***]** a **[***]** euros (lo que supone una diferencia de aproximadamente **[***]** euros).[4813] Los Estados Unidos aducen que la cuantía de los fondos proporcionados en el marco de los tres programas LuFo es de 217 millones de euros. Al parecer, han obtenido esta cifra del *Förderkatalog*.[4814] Según los Estados Unidos, el *Förderkatalog* es un catálogo electrónico de las subvenciones para investigación y desarrollo que

[4807] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 38 del Grupo Especial.

[4808] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 693 y 695 (**[***]** para los préstamos en el marco del PTA) y 697 y 701 (hasta 15 años para los préstamos en el marco del programa PROFIT); Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 514.

[4809] CE, respuesta a la pregunta 108 del Grupo Especial.

[4810] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1256-1257; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 630; CE, respuesta a la pregunta 104 del Grupo Especial.

[4811] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1218-1319; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 610-649; CE, respuesta a la pregunta 104 del Grupo Especial, donde las Comunidades Europeas reconocen que, si se demostrara que las medidas impugnadas otorgan un beneficio a Airbus, dichas medidas constituirían subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[4812] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1313. Las Comunidades Europeas no formulan un argumento similar con respecto a la cuestión de la existencia de beneficio en el caso de la alegación de los Estados Unidos contra los préstamos concedidos en el marco del programa PROFIT. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1314-1319; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 646 a 649.

[4813] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1258.

[4814] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 663.

ICC suprimida donde se indica [***]

mantiene el Gobierno Federal de Alemania y en el que se registran los fondos para investigación y desarrollo proporcionados por los Ministerios Federales de Investigación y Tecnología y de Economía de Alemania.[4815] Los Estados Unidos argumentan que el *Förderkatalog* demuestra que a 1º de julio de 2005 se había adquirido el compromiso en firme de desembolsar los **[***]** euros que, según sostienen las Comunidades Europeas, no se deberían tomar en consideración, y que no existe ninguna indicación de que ese dinero no ha sido ni será desembolsado. Los Estados Unidos observan que una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC incluye las "posibles transferencias directas de fondos", además de las transferencias directas de fondos efectivas. Por tanto, aunque las Comunidades Europeas hubieran caracterizado correctamente determinadas cantidades como "compromisos", y no como "desembolsos", ello no justificaría que el Grupo Especial excluyera esas cantidades de su examen.[4816]

7.1494 Las Comunidades Europeas no cuestionan la alegación de los Estados Unidos de que la financiación proporcionada a Airbus en el marco de los programas LuFo hasta el 1º de julio de 2005 constituye una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. En nuestra opinión, no cabe duda de que esas cantidades representan una "transferencia directa de fondos" y por consiguiente están plenamente comprendidas en la definición de "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, estamos convencidos de que las pruebas presentadas por los Estados Unidos, en la medida en que están corroboradas por las Comunidades Europeas sobre la base de la información obtenida del Ministerio Federal de Economía e Industria de Alemania, establecen que hasta el 1º de julio de 2005 el Gobierno Federal alemán había proporcionado a Airbus una "contribución financiera" por un monto de **[***]** euros en el marco de los programas LuFo.[4817]

7.1495 Por lo que respecta a los fondos comprometidos, pero no desembolsados, a 1º de julio de 2005 en el marco del programa LuFo III, el principal argumento de las Comunidades Europeas al responder a las alegaciones de los Estados Unidos consiste en sostener que el compromiso de un gobierno de proporcionar fondos, sin desembolsarlos efectivamente, no puede equivaler a una "contribución financiera". Sin embargo, como hemos observado en otra parte del presente informe, un compromiso de proporcionar fondos puede muy bien ser una "contribución financiera" si adopta la forma de una "posible transferencia directa de fondos".[4818] A nuestro entender, los Estados Unidos argumentan que los fondos comprometidos pero no desembolsados a Airbus en el marco del programa LuFo III representan precisamente esta forma de "contribución financiera". Estamos de acuerdo en ello. Del mismo modo que un desembolso de fondos es una "transferencia directa de fondos", un compromiso - o una promesa- de desembolsar fondos puede caracterizarse correctamente como una "posible transferencia directa de fondos", comprendida en la definición de "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, basándonos en las comunicaciones de las partes y las pruebas que se han presentado, constatamos que, hasta el 1º de julio de 2005, el Gobierno Federal alemán había proporcionado a Airbus una "posible transferencia

[4815] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 806, y Estados Unidos - Prueba documental 326. Las Comunidades Europeas describen el *Förderkatalog* como una base de datos pública en la que figuran todos los receptores de donaciones para investigación en todas las esferas en que el Gobierno alemán proporciona fondos. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1255.

[4816] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 514.

[4817] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1257. En el cuadro con ICC que figura a continuación del párrafo 1257 de CE, Primera comunicación escrita se indican las cuantías de los fondos proporcionados en el marco de cada uno de los tres programas LuFo, haciendo una distinción entre "donaciones para proyectos hechas a Airbus Deutschland" y "cantidad{es} recibida{s} por Airbus Deutschland hasta el 1º de julio de 2005" y cifrando estas últimas en **[***]** euros.

[4818] *Véanse* los párrafos 7.301-7.304 y 7.733-7.735 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

directa de fondos" en forma de compromiso de transferirle aproximadamente **[***]** euros en el marco del programa LuFo III.[4819]

7.1496 En lo que concierne a las restantes medidas de investigación y desarrollo tecnológico en litigio[4820], estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que, en tanto en cuanto son donaciones que entrañan transferencias directas de fondos o préstamos, están expresamente comprendidas en la definición de "contribución financiera" que figura en el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

¿Otorgan las medidas impugnadas un "beneficio" a Airbus?

7.1497 Las Comunidades Europeas no han cuestionado la alegación de los Estados Unidos de que las donaciones para investigación y desarrollo otorgan un beneficio a Airbus. Sin embargo, han puesto en duda que los Estados Unidos hayan establecido que Airbus obtuvo algún beneficio de los préstamos concedidos por el Gobierno español en el marco del PTA. Las Comunidades Europeas basan su opinión en que, de conformidad con los puntos de vista expresados por el Órgano de Apelación en *Canadá - Aeronaves*, los Estados Unidos deben demostrar la existencia de un beneficio para Airbus llevando a cabo "algún tipo de comparación" entre los préstamos recibidos por Airbus y los préstamos comparables que habrían podido obtenerse en el mercado. Los Estados Unidos aducen que el hecho mismo de que los préstamos de que se trata se concedieran a un tipo de interés **[***]** es suficiente para establecer que se concedieron en condiciones preferenciales en comparación con los préstamos del mercado y que, por consiguiente, otorgan un beneficio a Airbus.[4821]

7.1498 Los préstamos del Gobierno español que son objeto de esta parte de la reclamación de los Estados Unidos se concedieron a Airbus entre 1993 y 2003, en el marco de las dos fases del PTA (PTA I y PTA II). El PTA I se aplicó de 1993 a 1998 y el PTA II de 1999 a 2003. Las pruebas presentadas por los Estados Unidos sugieren que todos los préstamos del PTA fueron **[***]**.[4822] Las Comunidades Europeas no han puesto en duda estas pruebas. Además, observamos que los préstamos concedidos entre 1993 y 1998 en el marco del PTA I tenían unas condiciones de reembolso **[***]**, no estando previsto el primer reembolso hasta el año 2000.[4823] Los préstamos del PTA II concedidos entre 1999 y 2003 tenían unas condiciones de reembolso **[***]**, debiéndose efectuar el

[4819] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1257. En el cuadro con ICC que figura a continuación del párrafo 1257 de CE, Primera comunicación escrita se indican las cuantías de los fondos proporcionados en el marco de cada uno de los tres programas LuFo, haciendo una distinción entre "donaciones para proyectos hechas a Airbus Deutschland" y "cantidad{es} recibida{s} por Airbus Deutschland hasta el 1º de julio de 2005". El cuadro muestra que las "donaciones para proyectos hechas a Airbus" en el marco de los programas LuFo I y LuFo II se pagaron en su totalidad, mientras que, en lo que concierne al programa LuFo III, hubo una diferencia de aproximadamente **[***]** euros entre las "donaciones para proyectos hechas a Airbus Deutschland" (**[***]** euros) y la "cantidad recibida por Airbus Deutschland hasta el 1º de julio de 2005" (**[***]** euros). Estaba previsto realizar las "donaciones" de fondos en el marco del programa LuFo III a lo largo de un período que terminaba en 2007. *Véase también* CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 630.

[4820] Es decir, todas las medidas otorgadas en virtud del Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto y Sexto Programas Marco (*véanse, por ejemplo*, los párrafos 7.1427, 7.1433, 7.1439, 7.1445 y 7.1451 *supra*), así como las donaciones del Gobierno Federal y los gobiernos subfederales alemanes, las donaciones del Gobierno francés, los préstamos del Gobierno español y las donaciones del Gobierno del Reino Unido (*véanse* los párrafos 7.1457, 7.1459, 7.1461, 7.1465, 7.1467, 7.1474 y 7.1481 *supra*).

[4821] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 695; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 514.

[4822] La información presentada por los Estados Unidos en sus Pruebas documentales 344 (ICC) y 345 (ICC) indica que **[***]**.

[4823] Estados Unidos - Prueba documental 344 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

primer reembolso en 2007.[4824] Las cantidades prestadas en el marco de las dos fases del PTA ascendieron a aproximadamente **[*******]** euros.[4825]

7.1499 Recordamos que está perfectamente establecido que la cuestión de si una contribución financiera otorga un beneficio a su receptor debe resolverse en relación con el mercado. Por consiguiente, en el contexto específico de una contribución financiera en forma de préstamo, se otorgará un beneficio siempre que se conceda al receptor en unas condiciones más favorables que las que ese receptor habría podido obtener en el mercado.[4826] Como se ha señalado en otra parte del presente informe, consideramos que sería extraordinario y sumamente improbable que un prestamista que opera en el mercado se rigiera por consideraciones comerciales para proporcionar fondos con una tasa de rentabilidad de **[*******]**.[4827] Sería aún más excepcional encontrar en el mercado un prestamista que acordara proporcionar fondos para actividades de investigación y desarrollo tecnológico por un monto de **[*******]** euros en la rama de producción de LCA con una tasa de rentabilidad de **[*******]** y sin esperar el reembolso total antes de un plazo de 21 a 30 años. Teniendo esto en cuenta, consideramos que no era necesario que los Estados Unidos presentaran pruebas relativas a unas condiciones de financiación en el mercado comparables con las de los préstamos en litigio para acreditar, al menos *prima facie*, que los préstamos del PTA otorgaron un beneficio a Airbus.

7.1500 Si bien las Comunidades Europeas han puesto en duda que los Estados Unidos hayan demostrado que los préstamos en el marco del PTA otorgaron un beneficio a Airbus, no han aportado ninguna prueba propia en contra de la presunción *prima facie* establecida por los Estados Unidos. Por consiguiente, sobre la base de las pruebas y argumentos que se nos han presentado, tenemos la certeza de que Airbus recibió del Gobierno español préstamos en el marco del PTA en condiciones más favorables que las que de otra forma habría podido obtener en el mercado. Por lo tanto constatamos que los préstamos del PTA en litigio otorgaron un beneficio a Airbus y, en consecuencia, equivalen a subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1501 En lo que concierne al resto de las medidas de investigación y desarrollo tecnológico impugnadas, estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que, en tanto en cuanto Airbus recibió de las diversas entidades involucradas una donación de fondos en forma de "transferencia directa de fondos", se situó automáticamente en una posición mejor que la posición que habría ocupado de no haber existido la donación.[4828] Las Comunidades Europeas no han cuestionado este aspecto de la comunicación de los Estados Unidos. En consecuencia, constatamos que todas las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico recibidas por Airbus que hemos identificado como el objeto de la reclamación de los Estados Unidos otorgaron un beneficio a Airbus, y son por tanto subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.1502 Sin embargo, no estamos convencidos de que los Estados Unidos hayan establecido que la "contribución financiera" de aproximadamente **[*******]** euros proporcionada a Airbus en forma de "posible transferencia directa de fondos" en el marco del programa LuFo III otorgó un beneficio. Como hemos explicado anteriormente, de una "posible transferencia directa de fondos" puede derivarse un beneficio cuando el compromiso o promesa de proporcionar fondos, *en y por sí mismo*, sitúa al receptor de ese compromiso o promesa en una posición mejor que la posición que habría

[4824] Pruebas documentales 344 (ICC) y 345 (ICC) presentadas por los Estados Unidos.
[4825] Pruebas documentales 344 (ICC) y 345 (ICC) presentadas por los Estados Unidos.
[4826] *Véase* el párrafo 7.401 *supra*.
[4827] *Véase* la nota 2728 *supra*.
[4828] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 627 (donaciones en virtud de los Programas Marco de las Comunidades Europeas), 681 (donaciones del Gobierno francés), 656 (donaciones del Gobierno Federal y los gobiernos subfederales alemanes) y 689 (donaciones del Gobierno del Reino Unido).

ICC suprimida donde se indica [***]

ocupado de no haber existido ese compromiso o promesa.[4829] Los Estados Unidos no han presentado ningún argumento ni han aportado ninguna prueba que explique la razón por la que el compromiso de proporcionar los fondos en litigio del programa LuFo III otorgó *en y por sí mismo* un beneficio que es distinto e independiente del beneficio que podría haber otorgado cualquier transferencia futura de los fondos prometidos. Por el contrario, los argumentos de los Estados Unidos parecen centrarse exclusivamente en los beneficios relacionados con la cuantía de los fondos prometidos, en oposición a la propia promesa. En consecuencia, constatamos que los Estados Unidos no han establecido que el compromiso del Gobierno Federal alemán de proporcionar fondos por un monto de **[***]** euros en el marco del programa LuFo III otorgó un beneficio a Airbus. Por consiguiente, desestimamos las alegaciones de los Estados Unidos con respecto a esta medida concreta.

7.1503 Por último, observamos que las Comunidades Europeas no han impugnado la afirmación de los Estados Unidos de que los préstamos del programa PROFIT otorgaron un beneficio porque se concedieron a Airbus a un tipo de interés **[***]**, con unos calendarios de reembolso aplazado que abarcaban hasta 15 años. La información públicamente disponible que han presentado los Estados Unidos para respaldar sus alegaciones confirma que los préstamos del programa PROFIT se concedieron a Airbus en unas condiciones **[***]** y con un plazo máximo de reembolso de 15 años.[4830] También en este caso, opinamos que sería excepcional encontrar en el mercado un prestamista que se rigiera por consideraciones comerciales dispuesto a proporcionar fondos para actividades de investigación y desarrollo tecnológico por un monto de **[***]** euros en la rama de producción de LCA a un tipo de interés **[***]**. Por consiguiente, constatamos que las pruebas y argumentos presentados por los Estados Unidos son suficientes para acreditar, al menos *prima facie*, que los préstamos del programa PROFIT otorgaron un beneficio a Airbus. Las Comunidades Europeas no han aportado pruebas en contra de las afirmaciones de los Estados Unidos. En consecuencia, sobre la base de las pruebas y argumentos que se nos han presentado, estamos convencidos de que Airbus recibió del Gobierno español préstamos en el marco del programa PROFIT en condiciones más favorables que las que de otra forma habrían podido obtenerse en el mercado. Por lo tanto constatamos que los préstamos del programa PROFIT en litigio otorgaron un beneficio a Airbus y, en consecuencia, equivalen a subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

e) La cuestión de si las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC

i) Introducción

7.1504 Los Estados Unidos sostienen que todas las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico que impugnan son subvenciones específicas para Airbus y/o la industria aeronáutica, en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4831] Las Comunidades Europeas cuestionan las alegaciones de los Estados Unidos **únicamente** en lo que concierne a las subvenciones concedidas en virtud de cada uno de sus Programas Marco, el programa PROFIT del Gobierno español y el Technology Programme del Reino Unido.[4832] En las secciones siguientes, comenzamos nuestra evaluación del fundamento de las alegaciones de los Estados Unidos centrándonos en las alegaciones de especificidad que rechazan las Comunidades Europeas.

[4829] *Véanse* los párrafos 7.301-7.304 y 7.733-7.735 *supra*.

[4830] Estados Unidos-Prueba documental 349, párrafo 4 c) del artículo 7, donde se confirma que los préstamos ("anticipos reembolsables") del programa PROFIT I se concedieron con un "tipo de interés de aplicación del 0 por ciento anual". Estados Unidos-Prueba documental 350, capítulo I, párrafo noveno, donde se hace referencia a "préstamos" a un "tipo de interés de aplicación del 0 por ciento anual".

[4831] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 651-653, 665 y 666, 670, 677, 685, 691, 696 y 703.

[4832] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1219, 1243-1252, 1294-1307 y 1319.

ICC suprimida donde se indica [***]

ii) Donaciones en virtud de los Programas Marco de las CE

Argumentos de los Estados Unidos

7.1505 Los Estados Unidos aducen que las subvenciones otorgadas a Airbus en virtud de los Programas Marco son específicas "*de jure*", en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque se concedieron con arreglo a "programas específicos", que tenían sus propias normas de aplicación y presupuestos independientes, destinados a actividades de investigación en la industria aeronáutica. En particular, los Estados Unidos afirman que, en virtud del Segundo Programa Marco, las Comunidades Europeas establecieron un programa denominado "Industrial manufacturing technologies and advanced materials applications" ("BRITE/EURAM"), en el marco del cual se asignaron fondos "reservados" para la investigación aeronáutica bajo el epígrafe "Area 5 - Specific Activities Relating to Aeronautics". Los Estados Unidos sostienen asimismo que las Comunidades Europeas asignaron fondos "reservados" para la investigación aeronáutica en relación con los epígrafes "Area 3, Aeronautics" y "Area 3A, Aeronautics" de los programas BRITE/EURAM establecidos en virtud del Tercer Programa Marco y el Cuarto Programa Marco, respectivamente. Además, los Estados Unidos sostienen que, en virtud del Quinto y Sexto Programas Marco, se creó también un subpresupuesto independiente y específico para el sector de la aeronáutica. Por lo que respecta al Quinto Programa Marco, los Estados Unidos afirman que se establecieron ocho programas específicos, entre ellos uno denominado "Crecimiento competitivo y sostenible". Los Estados Unidos mantienen que este programa incluía un subpresupuesto destinado a investigación, bajo el epígrafe "Nuevas perspectivas para la aeronáutica". Por último, los Estados Unidos afirman que, en virtud del Sexto Programa Marco, las Comunidades Europeas designaron a la investigación aeronáutica como esfera "prioritaria", con su propio presupuesto independiente y específico.[4833]

7.1506 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas adoptaron, para las esferas previstas en cada uno de los Programas Marco donde se había establecido un presupuesto específico, un "programa de trabajo" en el que se especificaba el contenido técnico de los aspectos de la investigación en el sector de la aeronáutica civil que debían financiarse. Según los Estados Unidos, el acceso a los fondos presupuestados tenía lugar a través de solicitudes de propuestas de proyectos publicadas por la Comisión Europea con arreglo al programa de trabajo sobre aeronáutica de cada Programa Marco. Estas solicitudes establecían criterios específicos para las propuestas que debían presentarse, entre ellos los relativos al tipo de proyecto, la evaluación de las propuestas, el número de participantes en los proyectos y, lo más importante en opinión de los Estados Unidos, la esfera y la materia de investigación específica, así como el presupuesto de la solicitud. Los Estados Unidos sostienen que únicamente podían acogerse a las donaciones para investigación pertinentes las propuestas que cumplían los requisitos de la solicitud correspondiente.[4834]

7.1507 Por último, los Estados Unidos aducen también que las subvenciones que recibió Airbus en virtud de los Programas Marco de las Comunidades Europeas son subvenciones específicas "*de facto*", en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2, porque Airbus y las demás empresas aeronáuticas eran los usuarios predominantes de las donaciones.[4835] Según los Estados Unidos, Airbus recibió **[*****]** euros en virtud del Segundo Programa Marco, que constituían **[*****]** del subpresupuesto reservado para la investigación aeronáutica; **[*****]** euros en virtud del Tercer Programa Marco, que suponían **[*****]** del subpresupuesto pertinente para el sector de la aeronáutica; **[*****]** euros en virtud del Cuarto Programa Marco, que representaban aproximadamente **[*****]** del subpresupuesto pertinente para el sector de la

[4833] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 651-653; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 36 del Grupo Especial; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 499-505.

[4834] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 36 del Grupo Especial; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 502.

[4835] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 653.

ICC suprimida donde se indica [***]

aeronáutica; **[***]** euros en virtud del Quinto Programa Marco, que suponían **[***]** del subpresupuesto reservado para el sector de la aeronáutica; y **[***]** del subpresupuesto para el sector de la aeronáutica del Sexto Programa Marco.[4836]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1508 Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos. En su opinión, las donaciones otorgadas en virtud de los Programas Marco pertinentes no son subvenciones específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC porque no están limitadas "*de jure*" a una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción en particular.[4837] Las Comunidades Europeas explican que los Programas Marco en litigio son instrumentos de financiación que proporcionan donaciones para actividades de investigación en régimen de colaboración comprendidas en una amplia gama de campos temáticos a los que se asignan fondos específicos. Sostienen que los campos temáticos establecidos en virtud de cada uno de los Programas Marcos no coinciden con una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción en particular. Además, según las Comunidades Europeas, el propósito que persigue la asignación de fondos a los campos temáticos no es favorecer a una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción en particular, sino velar porque los fondos proporcionados en virtud de cada uno de los Programas Marco se distribuyan entre varias esferas de investigación importantes.[4838]

7.1509 Las Comunidades Europeas afirman que los Programas Marco Segundo a Quinto no contenían subpresupuestos específicos para la industria aeronáutica. Sin embargo, las Comunidades Europeas reconocen que esos programas realizaban una "distribución interna de los fondos a título indicativo" a un "nivel" inferior al de "subsubpresupuesto". Por ejemplo, las Comunidades Europeas afirman que el presupuesto global del Cuarto Programa Marco se desglosa en siete subpresupuestos para actividades de investigación bajo los epígrafes "Tecnologías de la información y las comunicaciones", "Tecnologías industriales", "Medio ambiente", "Ciencias y tecnologías de la vida", "Energías no nucleares", "Transporte" e "Investigación socioeconómica con fines propios". Según las Comunidades Europeas, ninguno de estos presupuestos es específico para el sector de la aeronáutica. Las Comunidades Europeas explican que la esfera de investigación sobre "tecnologías industriales" se desglosa a su vez a fin de establecer "subsub" presupuestos para esferas identificadas como "Tecnologías industriales y de materiales" y "Medición y prueba". Únicamente al siguiente nivel aparece una actividad de investigación en el sector de la "aeronáutica" con una "distribución interna de los fondos a título indicativo".[4839] De modo similar, las Comunidades Europeas aducen que el Sexto Programa Marco no establece ningún programa de subvenciones reservado para la aeronáutica. Las Comunidades Europeas sostienen que, en cambio, el Sexto Programa Marco selecciona la actividad "Aeronáutica y espacio" como uno de los siete "campos temáticos prioritarios" comprendidos en el subprograma "Concentración e integración de la investigación comunitaria", al que se asignan determinadas porciones del presupuesto.[4840]

7.1510 Las Comunidades Europeas aducen que el hecho de que los Programas Marco asignen, a un nivel muy inferior al de programa, porciones de su presupuesto a "aeronáutica y espacio" y "aeronáutica", no hace que las donaciones sean específicas. En opinión de las Comunidades Europeas, el propósito que persiguen esas asignaciones es simplemente velar porque no se asigne una

[4836] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 35 del Grupo Especial.
[4837] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1244.
[4838] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1243-1251.
[4839] CE, respuesta a la pregunta 106 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 625.
[4840] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 624 y nota 647.

ICC suprimida donde se indica [***]

cantidad de fondos desproporcionada a un determinado sector (lo que podría dar lugar a una especificidad *de facto*). Por consiguiente, según las Comunidades Europeas, la especificidad "*de jure*", en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, debe determinarse a nivel de programa. Las Comunidades Europeas sostienen que, de no ser así, la ayuda proporcionada en el marco de programas amplios de investigación, que asignan necesariamente su presupuesto a diversas esferas de investigación para repartir los fondos entre varios campos tecnológicos importantes, constituiría siempre una subvención específica de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4841]

7.1511 Las Comunidades Europeas rechazan también la alegación de los Estados Unidos de que las subvenciones otorgadas a Airbus en virtud de los Programas Marco son subvenciones específicas "*de facto*", en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2. Sostienen que la especificidad "*de facto*" debe determinarse teniendo en cuenta la cuantía de los fondos disponibles al nivel global del programa. Las Comunidades Europeas sostienen que, si la evaluación se lleva a cabo a ese nivel, no se puede constatar que las empresas aeronáuticas son los usuarios predominantes de los fondos para investigación proporcionados en virtud de los Programas Marco. Por ejemplo, según las Comunidades Europeas, del presupuesto total del Tercer Programa Marco (5.700 millones de euros), sólo se destinaron al sector de la aeronáutica 130 millones (el 2,3 por ciento). En el caso del Cuarto Programa Marco, sólo 400 millones (el 3,3 por ciento) del presupuesto total de 12.300 millones de euros fueron para el sector de la aeronáutica. En cuanto al Quinto y Sexto Programas Marco, según alegan las Comunidades Europeas, el presupuesto para el sector de la aeronáutica representó el 5,1 y el 6,6 por ciento, respectivamente, de los presupuestos totales. Las Comunidades Europeas sostienen que esas cantidades demuestran que el gasto para el sector de la aeronáutica en virtud de cada uno de los Programas Marco no fue desproporcionado y que, por consiguiente, las empresas aeronáuticas no fueron los usuarios predominantes de las donaciones. Por último, las Comunidades Europeas insisten en que las cifras antes mencionadas engloban los fondos totales para actividades de investigación relacionadas con la aeronáutica, e incluyen por tanto pagos a institutos de investigación y universidades, por lo que la porción de los fondos que efectivamente se destinó a las empresas aeronáuticas es incluso menor. Por lo que respecta a Airbus SAS, las Comunidades Europeas argumentan que la ausencia de especificidad *de facto* es aún más evidente. En particular, afirman que las empresas pertinentes (es decir, Airbus Deutschland, Airbus France, Airbus España y Airbus UK) únicamente recibieron **[***]** del presupuesto total del Tercer Programa Marco y **[***]** de las donaciones proporcionadas para investigación y desarrollo tecnológico relacionados con la aeronáutica. En virtud del Cuarto Programa Marco, las empresas pertinentes recibieron **[***]** del presupuesto total y **[***]** de las donaciones proporcionadas para investigación y desarrollo tecnológico relacionados con la aeronáutica. Las cifras correspondientes fueron **[***]** y **[***]** para el Quinto Programa Marco y **[***]** y **[***]** para el Sexto Programa Marco. Las Comunidades Europeas sostienen que difícilmente puede argumentarse que una porción *per mille* de un presupuesto total o una porción inferior a **[***]** en el caso de las actividades de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con la aeronáutica da lugar a un nivel de "utilización predominante" y, por consiguiente, a una especificidad "*de facto*".[4842]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1512 Comenzamos nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos centrándonos en la cuestión de si los Programas Marco impugnados son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Como señalamos anteriormente en el contexto de nuestro examen de los préstamos del BEI, para formular una constatación de especificidad al amparo del párrafo 1 a) del

[4841] CE, respuesta a la pregunta 106 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 626.

[4842] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 627-629.

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 2 del Acuerdo SMC es necesario haber establecido la existencia de una limitación que restrinja expresa e inequívocamente la disponibilidad de una subvención para "determinadas empresas", y que por tanto haga que la subvención no esté "ampliamente disponible en toda la economía en medida suficiente".[4843]

7.1513 La Comisión Europea concedió las subvenciones a Airbus en virtud de los Programas Marco impugnados con arreglo a una serie de instrumentos jurídicos similares, pero no idénticos. Antes de proceder a evaluar la medida en que cada una de esas subvenciones era específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2, describiremos el modo en que, a nuestro entender, las donaciones en litigio fueron el resultado de la aplicación de los instrumentos jurídicos que formaban parte de cada uno de los Programas Marco pertinentes.

- Segundo Programa Marco

7.1514 El Segundo Programa Marco se estableció en virtud de la Decisión 87/516/Euratom, CEE del Consejo de 28 de septiembre de 1987[4844], por la que se ponían en práctica el mandato y los objetivos estratégicos de investigación y desarrollo tecnológico expuestos en el título VI del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.[4845] Según se indica en los considerandos de la Decisión, los objetivos del Programa eran, entre otros, promover las actividades de investigación y desarrollo tecnológico de las Comunidades Europeas a fin de fortalecer la base científica y tecnológica de su industria, estimular a las empresas, incluidas las pequeñas y medianas, en sus actividades de investigación y desarrollo tecnológico, y promover el desarrollo global y armónico de las Comunidades Europeas, a fin de fortalecer su cohesión económica y social. Para ello, la Decisión se proponía establecer:

> "un programa marco plurianual {1987-1991} por el que se establezcan los objetivos científicos y técnicos de sus actividades, se definan sus prioridades respectivas, se fijen las principales directrices de las actividades previstas, se consideren los recursos necesarios y se elaboren normas detalladas para la participación financiera de la Comunidad en el programa en su conjunto y para el reparto de esta cantidad entre las diversas actividades previstas".[4846]

7.1515 El anexo I de la Decisión contiene un desglose de las actividades que habían de ser financiadas, junto con la cuantía de los fondos asignados a cada una de ellas. En total, se identifican 22 actividades bajo ocho epígrafes: dos actividades bajo el epígrafe "Aprovechamiento del lecho marino y evaluación de los recursos marinos"; tres actividades bajo cada uno de los epígrafes "Calidad de vida", "Hacia un gran mercado y una sociedad de la información y las comunicaciones", "Explotación y máximo aprovechamiento de los recursos biológicos" y "Energía"; y cuatro actividades bajo cada uno de los epígrafes "Modernización de los sectores industriales" e "Intensificación de la cooperación europea C/T".[4847] La mayoría de estas actividades parece ser de

[4843] *Véase* el párrafo 7.919 *supra*.

[4844] *Decisión del Consejo de 28 de septiembre de 1987 relativa al programa marco de actividades de la Comunidad en el ámbito de la investigación y el desarrollo tecnológico (1987-1991) (87/516/Euratom)*, DO L 302/1, 24 de octubre de 1987 (en lo sucesivo "Decisión 87/516 del Consejo"), CE - Prueba documental 200.

[4845] Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, modificado por el Acta Única Europea, 1º de julio de 1987.

[4846] Decisión 87/516 del Consejo, considerando 7.

[4847] No se identifica ninguna actividad específica bajo el epígrafe "Ciencia y tecnología al servicio del desarrollo", al que se asignan 80 millones de ecus.

ICC suprimida donde se indica [***]

carácter horizontal, dado que pueden abarcar varios segmentos comerciales.[4848] Otras parecen ser más específicas, al concentrarse en determinados sectores económicos.[4849] También se indican las cantidades "que se consideran necesarias" para cada una de las 22 actividades, que ascienden en total a 5.396 millones de ecus para el conjunto de las actividades.

7.1516 El anexo II de la Decisión describe con más detalle cada uno de los ocho epígrafes y las 22 actividades previstas y sus objetivos científicos y técnicos, mientras que el anexo III esboza los criterios de selección aplicables en general para seleccionar las iniciativas de investigación y desarrollo tecnológico que deben financiarse. Sin embargo, la Decisión no prevé el desembolso de fondos a los distintos solicitantes. A este respecto, el párrafo 1 del artículo 2 de la Decisión explica claramente que el Segundo Programa Marco se pondrá en práctica a través de "programas específicos desarrollados dentro de" cada uno de los ocho epígrafes previstos. El párrafo 2 del artículo 2 establece que cada "programa específico":

> "- definirá las normas detalladas para su ejecución, fijará su duración y establecerá los medios considerados necesarios,
>
> - determinará sus objetivos precisos y establecerá una evaluación de los resultados alcanzados en relación con tales objetivos,
>
> - se valorará con arreglo a los criterios de selección que figuran en el anexo III, uno de los cuales es la contribución al fortalecimiento de la cohesión económica y social de la Comunidad,
>
> - definirá el porcentaje o porcentajes de la participación financiera de la Comunidad".

7.1517 Por consiguiente, la Decisión por la que se estableció el Segundo Programa Marco puso en marcha una iniciativa de apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico en todo el territorio de las Comunidades Europeas orientada a una variedad de actividades económicas tanto a nivel horizontal como en sectores específicos. La Decisión identificaba 22 esferas de investigación bajo ocho epígrafes, les asignaba fondos y describía, en términos generales, sus objetivos científicos y técnicos. Sin embargo, al establecer estas directrices generales, la Decisión no indicaba cómo podían tener acceso a estos fondos los distintos solicitantes. Tampoco prescribía modalidades específicas

[4848] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Calidad de vida": "Salud" y "Medio ambiente"; ii) bajo el epígrafe "Hacia un gran mercado y una sociedad de la información y las comunicaciones": "Tecnologías de la información" y "Nuevos servicios de interés común (incluido el transporte)"; iii) bajo el epígrafe "Modernización de los sectores industriales": "Ciencia y tecnología para las industrias manufactureras", "Ciencia y tecnología de los materiales avanzados", "Materias primas y reciclado" y "Normas técnicas, métodos de medición y materiales de referencia"; iv) bajo el epígrafe "Ciencia y tecnología al servicio del desarrollo"; y v) bajo el epígrafe "Intensificación de la cooperación europea C/T": "Incentivos, mejora y utilización de recursos humanos", "Utilización de instalaciones principales", "Previsiones y valoración y otras medidas de apoyo (estadísticas incluidas)" y "Difusión y utilización de los resultados de la investigación C/T".

[4849] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Calidad de vida": "Protección contra la radiación"; ii) bajo el epígrafe "Hacia un gran mercado y una sociedad de la información y las comunicaciones": "Telecomunicaciones"; iii) bajo el epígrafe "Explotación y máximo aprovechamiento de los recursos biológicos": "Biotecnología", "Tecnologías agroindustriales" y "Competitividad de la agricultura y administración de los recursos agrícolas"; iv) bajo el epígrafe "Energía": "Fisión: seguridad nuclear", "Fusión termonuclear controlada" y "Energías no nucleares y uso racional de la energía"; y v) bajo el epígrafe "Aprovechamiento del lecho marino y evaluación de los recursos marinos": "Ciencia y tecnología marinas" y "Sector pesquero".

ICC suprimida donde se indica [***]

para la distribución de los fondos. Las normas y metodologías detalladas para la distribución de los fondos se encomendaban a "programas específicos" que debían adoptarse a los efectos de la aplicación.

7.1518 A nuestro entender, la Decisión por la que se estableció el Segundo Programa Marco se aplicó a través de numerosos "programas específicos". Para los fines de la presente diferencia, nuestro análisis se centrará en el denominado programa BRITE/EURAM.

7.1519 El programa BRITE/EURAM se estableció en virtud de la Decisión 89/237/CEE del Consejo de 14 de marzo de 1989 con el fin de contribuir al logro de los objetivos del Segundo Programa Marco mediante la aplicación de un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico en dos de las esferas identificadas en ese Programa, a saber, las tecnologías de la fabricación industrial y las aplicaciones de los materiales avanzados.[4850] El anexo IV de la Decisión 89/237/CEE del Consejo contenía una "distribución interna a título indicativo" de un total de 499,5 millones de ecus entre cinco "sectores" de investigación: "Tecnologías de los materiales avanzados" (28 por ciento), "Metodología y garantía de diseño para productos y procesos" (19 por ciento), "Aplicación de tecnologías de fabricación" (19 por ciento), "Tecnologías de procesos de fabricación" (20 por ciento) y "Actividades específicas relacionadas con la aeronáutica" (7 por ciento).[4851] En el anexo I se ofrecía un resumen del alcance y los objetivos de cada uno de los cinco sectores de investigación. En lo concerniente al sector "Actividades específicas relacionadas con la aeronáutica", el anexo I describía el tipo de investigación comprendido bajo este epígrafe como "la investigación previa a la competencia en sectores tecnológicos que son de vital importancia para la aeronáutica (en particular aviones y helicópteros) y que no están incluidos aún en otros sectores del programa". También identificaba cuatro esferas de interés: "Aerodinámica", "Acústica", "Sistemas y equipo de a bordo" y "Sistemas de propulsión".

7.1520 En el anexo II se exponen las normas para la aplicación del "programa específico". Con arreglo a estas normas, las iniciativas de financiación se llevarán a cabo, principalmente, "por medio de contratos de investigación de coste compartido que se concederán siguiendo un procedimiento de selección basado en licitaciones" publicadas por la Comisión en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas. También se describen los cuatro tipos de proyectos de investigación que se financiarán ("Investigación industrial aplicada", "Investigación fundamental orientada", "Concesiones de viabilidad a las PYME" y "Actividades coordinadas"), detallando, entre otras cosas, el nivel de apoyo que se espera de los participantes y los fondos que destinarán las Comunidades Europeas para cada tipo de proyecto. Las normas aplicables a la "Investigación relacionada con la aeronáutica" se exponen por separado en el anexo II. También en este caso, prescriben que la Comisión inicie el proceso publicando solicitudes de propuestas. Sin embargo, a diferencia de los demás tipos de proyectos de investigación, las normas para la ejecución de actividades de investigación en el sector de la aeronáutica establecen que las solicitudes de propuestas de la Comisión deberán basarse en un "programa de trabajo" "que defina los objetivos precisos y determine los temas prioritarios de investigación". Además, las normas relativas a la financiación de proyectos de "Investigación industrial aplicada" e "Investigación fundamental orientada" se aplicarán también a la investigación en el sector de la aeronáutica únicamente cuando se considere "conveniente".

[4850] *Decisión del Consejo de 14 de marzo de 1989 por la que se aprueba un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico en el sector de las tecnologías de la fabricación industrial y en el de las aplicaciones de los materiales avanzados (Brite/Euram) (1989-1992) (89/237/CEE)*, DO L 98/18, 11 de abril de 1989 (en lo sucesivo "Decisión 89/237 del Consejo"), considerando 7 y artículo 1, CE - Prueba documental 195.

[4851] En esta distribución se reserva un 7 por ciento de los fondos disponibles para cubrir los costos administrativos y de personal.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1521 Por último, observamos que el programa BRITE/EURAM establecía dos tipos diferentes de procedimientos para la adopción de decisiones y directrices para la revisión del programa: uno para los proyectos financiados en la esfera de la investigación aeronáutica y otro para todas las demás esferas de investigación. En particular, el párrafo 1 del artículo 6 establece que las decisiones relativas a la financiación de actividades distintas de la investigación aeronáutica serán adoptadas por la Comisión Europea previa consulta con un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros de las Comunidades Europeas. Por otra parte, el párrafo 2 del artículo 6 establece que las decisiones sobre las medidas que hayan de tomarse en la esfera de la investigación aeronáutica se adoptarán por mayoría cualificada de los votos de los representantes de los Estados miembros de las Comunidades Europeas en el Comité o el Consejo. Del mismo modo, se preveían enfoques diferentes para la revisión del programa prescrita en el artículo 4. Mientras que para el programa BRITE/EURAM se requería una revisión durante el tercer año de ejecución, para la investigación relacionada con la aeronáutica esa revisión se exigía durante el segundo año. Además, el anexo III describía los objetivos y criterios del programa que debían tenerse en cuenta al llevar a cabo esas revisiones y establecía objetivos y criterios adicionales para los proyectos relativos a la investigación aeronáutica.

7.1522 Por consiguiente, el programa BRITE/EURAM puso en práctica los objetivos del Segundo Programa Marco detallando las cinco esferas de investigación que debían financiarse, previendo una distribución de los fondos a título indicativo para esos sectores y estableciendo normas para la aplicación y procedimientos para la adopción de decisiones, así como un proceso de revisión. Sin embargo, es evidente que el programa BRITE/EURAM trataba a la esfera de la investigación aeronáutica de manera algo diferente que al resto de las esferas de investigación. En primer lugar, observamos que, a diferencia de las otras cuatro esferas de investigación identificadas en ese programa, la esfera de la investigación aeronáutica está específicamente orientada a un determinado sector económico. Las otras cuatro esferas de investigación tienen un carácter mucho más horizontal. Los proyectos que abarcan no parecen estar limitados a un sector concreto de la economía y, como se establece en el anexo I, pueden incluso comprender esferas de investigación relacionadas con la aeronáutica. En segundo lugar, a la esfera de la investigación aeronáutica se le aplican normas y procedimientos de adopción de decisiones diferentes, que en el caso de éstos últimos implican un grado mucho mayor de control por los Estados miembros de las Comunidades Europeas, en particular sobre el programa de trabajo y los proyectos de investigación que deben financiarse. Por último, el programa BRITE/EURAM prescribe un plazo más breve para revisar los resultados de la financiación proporcionada a los proyectos en la esfera de la investigación aeronáutica y exige que esas revisiones tengan en cuenta objetivos que no deben tomarse en consideración al revisar los proyectos financiados en las otras cuatro esferas.

- Tercer Programa Marco

7.1523 El Tercer Programa Marco se estableció en virtud de la Decisión 90/221/Euratom, CEE del Consejo de 23 de abril de 1990[4852], por la que se ponían en práctica el mandato y los objetivos estratégicos de investigación y desarrollo tecnológico expuestos en el título VI del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.[4853] Según se indica en los considerandos de la Decisión, los objetivos del Programa eran, entre otros, promover las actividades de investigación y desarrollo tecnológico de las Comunidades Europeas a fin de fortalecer las bases científicas y tecnológicas de su industria, estimular a las empresas, incluidas las pequeñas y medianas, en sus

[4852] *Decisión del Consejo de 23 de abril de 1990 relativa al programa marco de acciones comunitarias de investigación y de desarrollo tecnológico (1990-1994) (90/221/Euratom, EEC)*, DO L 117/28, 8 de mayo de 1990 (en lo sucesivo "Decisión 90/221 del Consejo"), CE - Prueba documental 201.

[4853] Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, modificado por el Acta Única Europea, 1º de julio de 1987.

ICC suprimida donde se indica [***]

esfuerzos de investigación y de desarrollo tecnológico y fomentar el desarrollo armonioso global de las Comunidades Europeas para reforzar su cohesión económica y social. Para ello, la Decisión se proponía establecer un programa marco plurianual que abarcara el período 1990-1994 a fin de continuar y desarrollar las actividades de investigación y desarrollo tecnológico que habían sido identificadas y recibido ayuda en el Segundo Programa Marco.

7.1524 El anexo I de la Decisión contiene un desglose de las actividades que habían de ser financiadas, junto con la cuantía de los fondos asignados a cada una de ellas. En total, se identifican 15 actividades bajo seis epígrafes: tres actividades bajo el epígrafe "Tecnologías de la información y de las comunicaciones"; dos actividades bajo cada uno de los epígrafes "Tecnologías industriales y de los materiales" y "Medio ambiente"; cuatro actividades bajo el epígrafe "Ciencias y tecnologías de los seres vivos para los países en desarrollo"; tres actividades bajo el epígrafe "Energía"; y una actividad bajo el epígrafe "Capital humano y movilidad". La mayoría de estas actividades parece ser de carácter horizontal, dado que pueden abarcar varios segmentos comerciales.[4854] Otras parecen ser más específicas, al concentrarse en determinados sectores económicos.[4855] También se indica la cuantía de los fondos "estimados necesarios" para cada una de las 15 actividades, que ascienden en total a 5.700 millones de ecus para el conjunto de las actividades.

7.1525 El anexo II de la Decisión describe con más detalle cada uno de los seis epígrafes y las 15 actividades previstas y sus objetivos científicos y técnicos, mientras que el anexo III esboza los criterios de selección aplicables en general para seleccionar las iniciativas de investigación y desarrollo tecnológico que deben financiarse. Sin embargo, la Decisión no prevé el desembolso de fondos a los distintos solicitantes. A este respecto, el párrafo 1 del artículo 2 de la Decisión explica que el Tercer Programa Marco se pondrá en ejecución a través de "programas específicos [cada uno de los cuales corresponderá a] uno de" los seis epígrafes previstos. El párrafo 4 del artículo 2 establece que en cada "programa específico" "se fijarán sus objetivos precisos y se evaluarán los resultados obtenidos en relación con dichos objetivos y con los criterios del anexo III".

7.1526 Por consiguiente, la Decisión por la que se estableció el Tercer Programa Marco puso en marcha una iniciativa de apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico en todo el territorio de las Comunidades Europeas orientada a una variedad de actividades económicas tanto a nivel horizontal como en sectores específicos. La Decisión identificaba 15 esferas de investigación bajo seis epígrafes, les asignaba fondos y describía, en términos generales, sus objetivos científicos y técnicos. Sin embargo, al establecer estas directrices generales, la Decisión no indicaba cómo podían tener acceso a estos fondos los distintos solicitantes. Las normas y metodologías detalladas para la distribución de los fondos se encomendaban a "programas específicos" que debían adoptarse a los efectos de la aplicación.

7.1527 A nuestro entender, la Decisión por la que se estableció el Tercer Programa Marco se aplicó a través de numerosos "programas específicos". Para los fines de la presente diferencia, nuestro análisis se centrará en el "Programa específico de investigación y desarrollo tecnológico en el ámbito de las

[4854] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Tecnologías de la información y de las comunicaciones": "Tecnologías de la información", "Tecnologías de las comunicaciones" y "Desarrollo de los sistemas telemáticos de interés general"; ii) bajo el epígrafe "Tecnologías industriales y de los materiales": "Tecnologías industriales y de los materiales" y "Medidas y pruebas"; iii) bajo el epígrafe "Medio ambiente": "Medio ambiente"; y iv) bajo el epígrafe "Capital humano y movilidad": "Capital humano y movilidad".

[4855] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Medio ambiente": "Ciencias y tecnologías marinas"; ii) bajo el epígrafe "Ciencias y tecnologías de los seres vivos para los países en desarrollo": "Biotecnología", "Investigación agraria y agroindustrial", "Investigación biomédica y salud" y "Ciencias y tecnologías de los seres vivos para los países en desarrollo"; y iii) bajo el epígrafe "Energía": "Energías no nucleares", "Seguridad de la fisión nuclear" y "Fusión termonuclear controlada".

ICC suprimida donde se indica [***]

tecnologías industriales y de los materiales" (el "programa Tecnologías industriales y de los materiales de 1991").[4856]

7.1528 El programa Tecnologías industriales y de los materiales de 1991 se estableció en virtud de la Decisión 91/506/CEE del Consejo de 9 de septiembre de 1991 con el fin de contribuir al logro de los objetivos del Tercer Programa Marco mediante la aplicación de un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico en el ámbito de las tecnologías industriales y de los materiales.[4857] El anexo II de la Decisión contiene un "desglose indicativo" de un total de 663,3 millones de ecus entre tres "sectores" de investigación: "Materiales - Materias primas" (308,8 millones de ecus), "Diseño y fabricación" (301,5 millones de ecus) e "Investigación relativa a la aeronáutica" (53 millones de ecus).[4858] El anexo establece que los fondos asignados a la "Investigación relativa a la aeronáutica" se concederán para un período de tres años.[4859]

7.1529 En el anexo I de la Decisión se ofrece un resumen del alcance y los objetivos de cada uno de los tres sectores de investigación. En lo concerniente al sector "Investigación relativa a la aeronáutica", se identifican seis esferas de interés: "Tecnologías del medio ambiente", "Tecnologías del empleo de las aeronaves", "Aerodinámica y aerotermodinámica", "Tecnologías de fabricación y de las estructuras aeronáuticas", "Tecnologías de la aviónica" y "Tecnologías mecánicas, de servidumbre y de mando". En este anexo se explica que "la investigación en tecnologías aeronáuticas, que había comenzado con el programa BRITE/EURAM, se continuará teniendo en cuenta aspectos de armonización, estandarización, seguridad y medioambientales". Además, se afirma que la esfera de la "Investigación relativa a la aeronáutica" está destinada a apoyar únicamente "la investigación específicamente aeronáutica y sobre las aplicaciones concretas aeronáuticas". La investigación aeronáutica genérica se tratará en las otras dos esferas de investigación.[4860]

7.1530 El artículo 5 establece que se elaborará un programa de trabajo conforme a los objetivos fijados en el anexo I de la Decisión y que la Comisión efectuará las licitaciones de propuestas de proyectos basándose en el programa de trabajo. En el anexo III de la Decisión se exponen otras normas de aplicación y se describen, entre otras cosas, las cuatro modalidades mediante las cuales las Comunidades Europeas tienen la intención de proporcionar fondos ("Proyectos de investigación", "Proyectos de investigación cooperativa", "Acciones concertadas" y "Medidas complementarias, incluidas las primas de viabilidad"). Las normas que figuran en el anexo III de la Decisión indican también el nivel de apoyo que se espera de los participantes y la parte de los fondos que destinarán las Comunidades Europeas para cada modalidad.

7.1531 Por último, a diferencia del procedimiento para la adopción de decisiones establecido en el Segundo Programa Marco, el programa Tecnologías industriales y de los materiales de 1991 prevé un único procedimiento, con independencia de la esfera de investigación. En particular, las decisiones deberán ser adoptadas por la Comisión previa consulta con un Comité compuesto por representantes

[4856] *Decisión del Consejo de 9 de septiembre de 1991 por la que se aprueba un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico en el ámbito de las tecnologías industriales y de los materiales (1990-1994) (91/506/CEE)*, DO L 269/30, 25 de septiembre de 1991 (en lo sucesivo "Decisión 91/506 del Consejo"), CE - Prueba documental 196.

[4857] Decisión 91/506/ del Consejo, artículo 1, CE - Prueba documental 196.

[4858] La cantidad destinada a la investigación aeronáutica se proporciona para un período de tres años. En la distribución se reserva un 8 por ciento de los fondos disponibles para cubrir los costos administrativos y de personal.

[4859] Decisión 91/506 del Consejo, anexo II, nota 1.

[4860] Decisión 91/506 del Consejo, anexo I, párrafo 6.

ICC suprimida donde se indica [***]

de los Estados miembros y por mayoría cualificada de los votos de los representantes de los Estados miembros de las Comunidades Europeas en el Comité o el Consejo.[4861]

7.1532 Por consiguiente, el programa Tecnologías industriales y de los materiales de 1991 puso en práctica los objetivos del Tercer Programa Marco detallando los tres sectores de investigación que debían financiarse, previendo una distribución de los fondos a título indicativo para esos sectores, y estableciendo normas para la aplicación y procedimientos para la adopción de decisiones. De los tres sectores de investigación, el relativo a la investigación aeronáutica es el único que está específicamente orientado a un determinado sector económico. Los otros dos sectores de investigación comprenden proyectos de carácter mucho más horizontal. Además, como ya se ha señalado, el anexo I de la Decisión dice expresamente que en el sector de la "Investigación relativa a la aeronáutica" únicamente se apoyará "la investigación específicamente aeronáutica", y que la investigación aeronáutica de naturaleza genérica se tratará en los otros dos sectores.

- Cuarto Programa Marco

7.1533 El Cuarto Programa Marco se estableció en virtud de la Decisión 1110/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de abril de 1994[4862], por la que se ponían en práctica el mandato y los objetivos estratégicos de investigación y desarrollo tecnológico expuestos en el título VI del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.[4863] Según se indica en los considerandos de la Decisión, los objetivos del Programa eran, entre otros, promover las actividades de investigación y desarrollo tecnológico de las Comunidades Europeas a fin de fortalecer las bases científicas y tecnológicas de su industria, estimular a las empresas, incluidas las pequeñas y medianas, en sus esfuerzos de investigación y de desarrollo tecnológico y fomentar el desarrollo armonioso global de las Comunidades Europeas para reforzar su cohesión económica y social. Para ello, la Decisión se proponía establecer un programa marco plurianual que abarcara el período 1994-1998 a fin de continuar y desarrollar las actividades de investigación y desarrollo tecnológico que habían sido identificadas y recibido ayuda en el Tercer Programa Marco.

7.1534 El anexo I de la Decisión contiene un desglose de las actividades que habían de ser financiadas, junto con la cuantía de los fondos asignados a cada una de ellas. En total, se identifican cuatro actividades: i) "Programas de investigación, desarrollo tecnológico y demostración", ii) "Cooperación con los terceros países y las organizaciones internacionales", iii) "Difusión y explotación de los resultados" y iv) "Estímulo a la formación y la movilidad de los investigadores". También se indica la cuantía de los fondos para cada una de las cuatro actividades, que ascienden en total a 11.046 millones de ecus. La Decisión contiene un desglose indicativo de las materias y los temas relativo únicamente a la primera actividad ("Programas de investigación, desarrollo tecnológico y demostración"). En total, se identifican 13 temas de investigación bajo siete epígrafes principales: tres temas de investigación bajo el epígrafe "Tecnologías de la información y las comunicaciones", dos temas de investigación bajo cada uno de los epígrafes "Tecnologías industriales" y "Medio ambiente" y tres temas de investigación bajo el epígrafe "Ciencias y tecnologías de la vida". No se especifican temas de investigación concretos para los tres epígrafes siguientes: "Energías no nucleares", "Transporte" e "Investigación socioeconómica con fines propios". También se indica la cuantía de los fondos para cada uno de los 13 temas de investigación, que ascienden en total

[4861] Decisión 91/506 del Consejo, artículo 6.

[4862] *Decisión 1110/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de abril de 1994, relativa al cuarto programa marco de la Comunidad Europea para acciones comunitarias en materia de investigación y desarrollo tecnológicos y demostración (1994-1998)*, DO L 126/1, 18 de mayo de 1994 (en lo sucesivo "Decisión 1110/94/CE del Consejo"), CE - Prueba documental 202.

[4863] Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, modificado por el Acta Única Europea, 1º de julio de 1987.

ICC suprimida donde se indica [***]

a 9.432 millones de ecus. La mayoría de estos temas de investigación parece ser de carácter horizontal, dado que pueden abarcar varios segmentos comerciales.[4864] Otros parecen ser más específicos, al concentrarse en determinados sectores económicos.[4865]

7.1535 El anexo III de la Decisión describe con más detalle cada una de las cuatro actividades y sus objetivos científicos y técnicos, mientras que el anexo II esboza los criterios de selección aplicables en general para seleccionar las actividades de investigación y desarrollo tecnológico que deben financiarse. A nuestro entender, la Decisión no prevé el desembolso de fondos a los distintos solicitantes. A este respecto, el párrafo 1 del artículo 2 de la Decisión explica que el Cuarto Programa Marco se ejecutará por medio de "programas específicos desarrollados en cada" una de las cuatro actividades previstas. El párrafo 1 del artículo 2 establece que cada uno de los programas específicos "establecerá sus objetivos precisos de acuerdo con los objetivos científicos y tecnológicos que constan en el anexo III".

7.1536 Por consiguiente, la Decisión por la que se estableció el Cuarto Programa Marco puso en marcha una iniciativa de apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico en todo el territorio de las Comunidades Europeas orientada a una variedad de actividades económicas tanto a nivel horizontal como en sectores específicos. La Decisión identificaba cuatro actividades, les asignaba fondos y describía, en términos generales, sus objetivos científicos y técnicos. Sin embargo, al establecer estas directrices generales, la Decisión no indicaba cómo podían tener acceso a estos fondos los distintos solicitantes. Las normas y metodologías detalladas para la distribución de los fondos se encomendaban a "programas específicos" que debían adoptarse a los efectos de la aplicación.

7.1537 A nuestro entender, la Decisión por la que se estableció el Cuarto Programa Marco se aplicó a través de numerosos "programas específicos". Para los fines de la presente diferencia, nuestro análisis se centrará en el "Programa específico de investigación y desarrollo tecnológico, incluida la demostración, en el campo de las tecnologías industriales y de materiales" (el "programa Tecnologías industriales y de materiales de 1994").

7.1538 El programa Tecnologías industriales y de materiales de 1994 se estableció en virtud de la Decisión 94/571/Comunidades Europeas del Consejo de 27 de julio de 1994 con el fin de contribuir al logro de los objetivos del Cuarto Programa Marco mediante la aplicación de un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico en el campo de las tecnologías industriales y de materiales.[4866] El anexo II de la Decisión contiene un "desglose indicativo" de un total de 1.617 millones de ecus entre tres esferas de investigación: "Técnicas de producción" (590 millones de ecus), "Materiales y tecnologías para productos innovadores" (566 millones de ecus) y "Tecnologías de los medios de transporte" (461 millones de ecus). El anexo indica que el 50 por ciento de la cantidad asignada a "Tecnologías de los medios de transporte", 230,5 millones de ecus, se

[4864] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Tecnologías de la información y las comunicaciones": "Telemática", "Tecnologías de las comunicaciones" y "Tecnologías de la información"; ii) bajo el epígrafe "Tecnologías industriales": "Tecnologías industriales y de materiales" y "Medición y prueba"; iii) bajo el epígrafe "Medio ambiente": "Medio ambiente y clima"; iv) el epígrafe "Transporte" y v) el epígrafe "Investigación socioeconómica con fines propios".

[4865] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Medio ambiente": "Ciencias y tecnologías marinas"; ii) bajo el epígrafe "Ciencias y tecnologías de la vida": "Biotecnología", "Biomedicina y salud" y "Agricultura y pesca (incluidas agroindustrias, tecnologías alimentarias, silvicultura, acuicultura y desarrollo rural)" y iii) el epígrafe "Energías no nucleares".

[4866] *Decisión 94/571/CE de 27 de julio de 1994 por la que se adopta un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico, incluida la demostración, en el campo de las tecnologías industriales y de materiales (1994-1998) (94/571/CE)*, DO L 222/19, 26 de agosto de 1994 (en lo sucesivo "Decisión 94/571 del Consejo"), artículo 1, CE - Prueba documental 197.

ICC suprimida donde se indica [***]

destina al sector aeronáutico.[4867] El sector aeronáutico es el único al que se asigna una cantidad específica.

7.1539 En el anexo I de la Decisión se ofrece un resumen de los objetivos y el contenido de cada una de las tres esferas de investigación. En ese anexo se indica que en el desarrollo de las diversas tecnologías de los medios de transporte se deberán tener en cuenta las exigencias de las diferentes industrias de transporte. Asimismo se explica que "en lo que se refiere a la aeronáutica, la investigación tratará de las tecnologías más modernas, sobre todo en lo que se refiere a la protección del medio ambiente, para reducir el ruido y las emisiones contaminantes y, en la fase de concepción, para reducir globalmente el consumo de energía". También se establece que las actividades tendrán por objeto aumentar la seguridad, la capacidad y la rentabilidad del sistema del transporte aéreo y facilitar la producción, la explotación, la viabilidad y el mantenimiento de futuras generaciones de aparatos y equipos.[4868]

7.1540 El artículo 5 dice que se elaborará un programa de trabajo de acuerdo con los objetivos establecidos en el anexo I de la Decisión y que la Comisión elaborará convocatorias de presentación de propuestas de proyectos sobre la base del programa de trabajo. En el anexo III de la Decisión se exponen otras normas de aplicación según las cuales las acciones de gastos compartidos, las medidas preparatorias, de acompañamiento y de apoyo y las acciones concertadas se financiarán con arreglo a diferentes modalidades. Las normas que figuran en el anexo III de la Decisión indican también el nivel de apoyo que se espera de los participantes y la parte de los fondos que destinarán las Comunidades Europeas para cada tipo de acción.

7.1541 Por último, a diferencia del procedimiento para la adopción de decisiones establecido en el Segundo Programa Marco, el programa Tecnologías industriales y de materiales de 1994 prevé un único procedimiento, con independencia de la esfera de investigación. En particular, las decisiones deberán ser adoptadas por la Comisión previa consulta con un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros y por mayoría cualificada de los votos de los representantes de los Estados miembros de las Comunidades Europeas en el Comité o el Consejo.[4869]

7.1542 Por consiguiente, el programa Tecnologías industriales y de materiales de 1994 puso en práctica los objetivos del Cuarto Programa Marco detallando las tres esferas de investigación que debían financiarse, previendo una distribución de los fondos a título indicativo para esas esferas y estableciendo normas para la aplicación y procedimientos para la adopción de decisiones. El sector aeronáutico es el único al que se asigna una cantidad específica, al destinarse exclusivamente a proyectos en ese sector 230,5 millones de ecus.[4870]

- Quinto Programa Marco

7.1543 El Quinto Programa Marco se estableció en virtud de la Decisión 182/1999/Comunidades Europeas del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de diciembre de 1998[4871], por la que se ponían en práctica el mandato y los objetivos estratégicos de investigación y desarrollo tecnológico expuestos

[4867] Decisión 94/571 del Consejo, anexo II, nota I.
[4868] Decisión 94/571 del Consejo, anexo I, área 3.6.
[4869] Decisión 94/571 del Consejo, artículo 6.
[4870] Decisión 94/571 del Consejo, anexo II, nota I.
[4871] *Decisión 182/1999/CE de 22 de diciembre de 1998 relativa al Quinto Programa Marco de la Comunidad Europea para acciones de investigación, demostración y desarrollo tecnológicos (1998-2002)*, DO L 26/1, 1º de febrero de 1999 (en lo sucesivo "Decisión 182/1999 del Consejo"), CE - Prueba documental 203.

ICC suprimida donde se indica [***]

en el título VI del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.[4872] Según se indica en los considerandos de la Decisión, los objetivos del Programa eran, entre otros, promover las actividades de investigación y desarrollo tecnológico de las Comunidades Europeas a fin de fortalecer las bases científicas y tecnológicas de su industria, estimular a las empresas, incluidas las pequeñas y medianas, en sus esfuerzos de investigación y desarrollo tecnológico y fomentar el desarrollo armonioso global de las Comunidades Europeas para reforzar su cohesión social y económica. Para ello, la Decisión se proponía establecer un programa marco plurianual que abarcara el período 1998-2002 a fin de continuar y desarrollar las actividades de investigación y desarrollo tecnológico que habían sido identificadas y recibido ayuda en el Cuarto Programa Marco.

7.1544 La Decisión por la que se estableció el Quinto Programa Marco puso en marcha una iniciativa de apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico en todo el territorio de las Comunidades Europeas orientada a una variedad de actividades económicas tanto a nivel horizontal como en sectores específicos. El anexo III de la Decisión contiene un desglose de las actividades que habían de ser financiadas, junto con la cuantía de los fondos asignados a cada una de ellas. En total, se identifican ocho actividades bajo cuatro epígrafes: cuatro actividades bajo el epígrafe "Ejecución de programas de investigación, de demostración y de desarrollo tecnológicos"; y una actividad bajo cada uno de los epígrafes "Promoción de la cooperación en materia de investigación, de demostración y de desarrollo tecnológicos comunitarios con los terceros países y las organizaciones internacionales", "Difusión y explotación de los resultados de las actividades en materia de investigación, de demostración y de desarrollo tecnológicos comunitarios" y "Estímulo a la formación y a la movilidad de los investigadores en la Comunidad". La octava actividad identificada es la relativa al Centro Común de Investigación. Estas ocho actividades parece ser de carácter horizontal, dado que pueden abarcar varios segmentos comerciales.[4873] También se indica la cuantía de los fondos para cada uno de los cuatro epígrafes, que ascienden en total a 13.700 millones de ecus para todas las actividades. El anexo III de la Decisión contiene un desglose relativo únicamente a las actividades comprendidas en el primer epígrafe que debían ser financiadas, e indica los fondos asignados a cada una de ellas. En total, se asignan al primer epígrafe 10.843 millones de ecus.

7.1545 El anexo I de la Decisión esboza los criterios de selección aplicables en general para seleccionar los temas de las actividades, mientras que el anexo II describe con más detalle cada una de las actividades, sus objetivos científicos y técnicos y las prioridades correspondientes. Sin embargo, esta Decisión no prevé el desembolso de fondos a los distintos solicitantes. A este respecto, el párrafo 1 del artículo 3 de la Decisión explica que el Quinto Programa Marco se ejecutará por medio de "programas específicos" desarrollados en el marco de cada uno de los cuatro epígrafes previstos. El párrafo 1 del artículo 2 establece que en "cada programa específico se indicarán sus objetivos precisos, se detallarán sus modalidades de realización, se fijará su duración y se determinarán los medios que se consideren necesarios".

[4872] Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, modificado por el Acta Única Europea, 1º de julio de 1987.

[4873] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Ejecución de programas de investigación, de demostración y de desarrollo tecnológicos": "Calidad de vida y gestión de los recursos vivos", "Una sociedad de la información cuyos instrumentos sean de fácil comprensión y utilización", "Crecimiento competitivo y sostenible" y "Energía, medio ambiente y desarrollo sostenible"; ii) bajo el epígrafe "Promoción de la cooperación en materia de investigación, de demostración y de desarrollo tecnológicos comunitarios con los terceros países y las organizaciones internacionales": "Consolidar el papel internacional de la investigación comunitaria"; iii) bajo el epígrafe "Difusión y explotación de los resultados de las actividades en materia de investigación, de demostración y de desarrollo tecnológicos comunitarios": "Fomentar la innovación y facilitar la participación de las pequeñas y medianas empresas (PYME)"; y iv) bajo el epígrafe "Estímulo a la formación y a la movilidad de los investigadores en la Comunidad": "Incrementar el potencial humano de investigación y la base de conocimientos socioeconómicos".

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1546 Por consiguiente, la Decisión por la que se estableció el Quinto Programa Marco puso en marcha una iniciativa de apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico en todo el territorio de las Comunidades Europeas orientada a una variedad de actividades económicas tanto a nivel horizontal como en sectores específicos. La Decisión identificaba ocho esferas de investigación bajo cuatro epígrafes, les asignaba fondos y describía, en términos generales, sus objetivos científicos y técnicos. Sin embargo, al establecer estas directrices generales, la Decisión no indicaba cómo podían tener acceso a estos fondos los distintos solicitantes.

7.1547 A nuestro entender, la Decisión por la que se estableció el Quinto Programa Marco se aplicó a través de numerosos "programas específicos". Para los fines de la presente diferencia, nuestro análisis se centrará en el "Programa específico de investigación, demostración y desarrollo tecnológicos sobre crecimiento competitivo y sostenible" ("el programa Crecimiento competitivo y sostenible").

7.1548 El programa Crecimiento competitivo y sostenible se estableció en virtud de la Decisión 1999/169/Comunidades Europeas del Consejo de 25 de enero de 1999 con el fin de contribuir al logro de los objetivos del Quinto Programa Marco mediante la aplicación de un programa específico en uno de los ámbitos identificados en este Programa, a saber, el crecimiento competitivo y sostenible.[4874] El anexo I de la Decisión contenía una "distribución interna a título indicativo" de un total de 2.705 millones de ecus entre tres esferas de investigación: "Acciones clave", "Acciones de investigación y desarrollo tecnológicos de carácter genérico" y "Apoyo a las infraestructuras de investigación". En el anexo II de la Decisión se ofrece un resumen de los objetivos y prioridades de cada una de las tres esferas de investigación.

7.1549 Por lo que respecta a la esfera "Acciones clave", se identifican cuatro tipos de actividades, con los correspondientes presupuestos: "Productos, procedimientos y organización innovadores" (731 millones de ecus); "Movilidad sostenible e intermodalidad" (371 millones de ecus); "Transporte terrestre y tecnologías marinas" (320 millones de ecus) y "Nuevas perspectivas para la aeronáutica" (700 millones de ecus).[4875] Por lo que respecta a la esfera "Nuevas perspectivas para la aeronáutica", se identifican tres ámbitos de interés: "Adquisición de tecnologías críticas", "Integración de tecnologías para las aeronaves de nueva generación" y "Capacidad operativa y seguridad". En el anexo II de la Decisión se explica que el objetivo general de "Nuevas perspectivas para la aeronáutica" es facilitar el desarrollo de aeronaves y sus subsistemas y componentes a fin de fomentar la competitividad de la industria europea, incluidas las PYME, asegurando, al mismo tiempo, el crecimiento sostenible del transporte aéreo.[4876]

7.1550 El artículo 5 dice que la Comisión elaborará un programa de trabajo en el que se precisarán con más detalle los objetivos y prioridades identificados en el anexo II de la Decisión. En el anexo III de la Decisión se exponen las normas de ejecución según las cuales el programa se ejecutará mediante las acciones indirectas de investigación y desarrollo tecnológico definidas en el Quinto Programa Marco. Estas acciones indirectas comprenden acciones de gastos compartidos, becas de formación, apoyo a las redes, acciones concertadas y medidas complementarias.[4877]

7.1551 Por último, a diferencia del procedimiento para la adopción de decisiones establecido en el Segundo Programa Marco, el programa Crecimiento competitivo y sostenible prevé un único

[4874] *Decisión 1999/169/CE de 25 de enero de 1999 por la que se aprueba un programa específico de investigación, demostración y desarrollo tecnológicos sobre crecimiento competitivo y sostenible (1998-2002)*, DO L 64/40, 12 de marzo de 1999, (en lo sucesivo "Decisión 1999/169/CE del Consejo"), artículo 1, CE - Prueba documental 198.

[4875] Decisión 1999/169/CE del Consejo, anexo I.

[4876] Decisión 1999/169/CE del Consejo, anexo II.

[4877] Decisión 1999/169/CE del Consejo, anexo III y Decisión 182/1999/CE del Consejo, anexo IV.

ICC suprimida donde se indica [***]

procedimiento, con independencia de la esfera de investigación. En particular, las decisiones deberán ser adoptadas por la Comisión previa consulta con un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros de las Comunidades Europeas y por mayoría cualificada de los votos de los representantes de los Estados miembros de las Comunidades Europeas en el Comité o el Consejo.[4878]

7.1552 Por consiguiente, el programa Crecimiento competitivo y sostenible puso en práctica los objetivos del Quinto Programa Marco detallando las tres esferas de investigación que debían financiarse, previendo una distribución de los fondos a título indicativo para esas esferas y estableciendo normas para la aplicación y procedimientos para la adopción de decisiones. En la Decisión únicamente se identificaban las actividades comprendidas en la esfera "Acciones clave", y "Nuevas perspectivas para la aeronáutica", a la que se asignaba un presupuesto de 700 millones de ecus, es la única de estas actividades que parece estar relacionada con un sector específico.

- Sexto Programa Marco

7.1553 El Sexto Programa Marco se estableció en virtud de la Decisión 1513/2002/Comunidades Europeas del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de de 2002[4879], por la que se ponían en práctica el mandato y los objetivos estratégicos de investigación y desarrollo tecnológico expuestos en el título XVIII del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.[4880] Según se indica en los considerandos de la Decisión, los objetivos del Programa eran, entre otros, fomentar las actividades de investigación y desarrollo tecnológico de las Comunidades Europeas a fin de fortalecer las bases científicas y tecnológicas de su industria, contribuir a la creación del Espacio Europeo de Investigación y a la innovación, y fomentar el desarrollo de la calidad científica y técnica y la coordinación de la investigación europea. Para ello, y de conformidad con el párrafo 1 del artículo 166 del Tratado, se adoptó la Decisión a fin de:

> "establecer los objetivos científicos y técnicos [del Sexto Programa Marco plurianual (2002-2006)] y fijar las prioridades correspondientes de las actividades previstas, el importe global máximo y las modalidades de la participación financiera de la Comunidad en el Sexto Programa Marco, así como la proporción de cada una de las actividades previstas y las grandes líneas de éstas".[4881]

7.1554 El anexo I de la Decisión contiene un desglose de las actividades que habían de ser financiadas, así como una descripción de los objetivos científicos y tecnológicos y prioridades correspondientes. En total, se identifican 17 actividades bajo tres epígrafes: 11 actividades bajo el epígrafe "Concentración e integración de la investigación comunitaria", cuatro actividades bajo el epígrafe "Estructuración del Espacio Europeo de la Investigación" y dos actividades bajo el epígrafe "Fortalecimiento de las bases del Espacio Europeo de la Investigación". La mayoría de estas actividades parece ser de carácter horizontal, dado que pueden abarcar varios segmentos comerciales.[4882] Otras parecen ser más específicas, al concentrarse en determinados sectores

[4878] Decisión 1999/169/CE del Consejo, artículo 7.

[4879] *Decisión 1513/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de de 2002 relativa al Sexto Programa Marco de la Comunidad Europea para acciones de investigación, desarrollo tecnológico y demostración, destinado a contribuir a la creación del Espacio Europeo de Investigación y a la innovación (2002-2006)*, DO L 232/1, 29 de agosto de 2002 (en lo sucesivo "Decisión 1513/2002/CE"), CE - Prueba documental 204.

[4880] Tratado constitutivo de la Comunidad Europea; Tratado de Roma de 1957 modificado por el Tratado de Amsterdam de 1997.

[4881] Decisión 1513/2002/CE, considerando 10, leído conjuntamente con el artículo 1.

[4882] Estas actividades son las siguientes: i) bajo el epígrafe "Concentración e integración de la investigación comunitaria", las actividades "Nanotecnologías y nanociencias, materiales multifuncionales basados en el conocimiento, y nuevos procedimientos y dispositivos de producción", "Desarrollo sostenible,

ICC suprimida donde se indica [***]

económicos.[4883] En el anexo II se ofrece un desglose "indicativo" de los fondos para cada una de las 17 actividades, que ascienden en total a 16.270 millones de ecus para todas las actividades. El monto de los fondos disponibles para la actividad "Aeronáutica y espacio" fue de 1.075 millones de euros.

7.1555 En el anexo III de la Decisión se describen 10 tipos diferentes de "instrumentos" que se prevé utilizar en la ejecución de las diversas actividades financiadas y se indica el nivel previsto de la participación financiera de las Comunidades Europeas en cada una de ellas. Según nuestra interpretación, los "instrumentos" que se describen en el anexo III de la Decisión representan diferentes formas o tipos de proyectos de investigación, entre los que se incluyen "redes de excelencia", "proyectos integrados", "acciones de coordinación" e "iniciativas integradas de infraestructura". Algunos de esos "instrumentos" están expresamente limitados a determinadas actividades de investigación, mientras que otros están destinados a un uso más amplio en múltiples actividades.

7.1556 Como todas las demás decisiones anteriores por las que se establecían programas marco, la Decisión 1513/2002/Comunidades Europeas no prevé el desembolso de fondos a los distintos solicitantes. A este respecto, el artículo 5 explica que el Sexto Programa Marco se aplicará mediante "programas específicos" que "establecerán objetivos precisos y las normas de desarrollo para su ejecución".

7.1557 Por consiguiente, la Decisión por la que se estableció el Sexto Programa Marco puso en marcha una iniciativa de apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico en todo el territorio de las Comunidades Europeas orientada a una variedad de actividades económicas tanto a nivel horizontal como en sectores específicos. La Decisión identificaba 17 esferas preferentes de investigación, les asignaba fondos y describía las formas o tipos de proyectos de investigación que recibirían apoyo. Sin embargo, al establecer estas directrices generales, la Decisión no explicaba cómo podían en la práctica tener acceso a este apoyo financiero los distintos solicitantes. Como en el caso de los demás Programas Marco, las normas y metodologías detalladas para la distribución de los fondos se encomendaban a "programas específicos" que debían adoptarse a los efectos de la aplicación.

7.1558 A nuestro entender, la Decisión por la que se estableció el Sexto Programa Marco se aplicó a través de numerosos "programas específicos". Para los fines de la presente diferencia, nuestro análisis se centrará en el "Programa específico sobre la integración y el fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación" (el "programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación").

7.1559 El programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación se estableció en virtud de la Decisión 2002/834/Comunidades Europeas del Consejo de 30 de septiembre de 2002 con el fin de poner en práctica las iniciativas de investigación descritas en dos de los tres

---

cambio planetario y ecosistemas", "Los ciudadanos y la gobernanza en una sociedad basada en el conocimiento", "Apoyo a las políticas y previsión de las necesidades científicas y tecnológicas", "Actividades de investigación horizontales con participación de las PYME", "Medidas específicas de apoyo a la cooperación internacional" y "Actividades no nucleares del Centro Común de Investigación"; ii) bajo el epígrafe "Estructuración del Espacio Europeo de la Investigación", las actividades "Investigación e innovación", "Recursos humanos" y "Ciencia y sociedad"; y iii) bajo el epígrafe ""Fortalecimiento de las bases del Espacio Europeo de la Investigación", las "actividades de coordinación ... en todos los campos de la ciencia y la tecnología" y "Apoyo al desarrollo coherente de las políticas de investigación e innovación".

[4883] Todas estas actividades, a saber, "Ciencias de la vida, genómica y biotecnología aplicadas a la salud", "Tecnologías para la sociedad de la información", "Calidad y seguridad de los alimentos" y "Aeronáutica y espacio", figuran bajo el epígrafe "Concentración e integración de la investigación comunitaria".

ICC suprimida donde se indica [***]

epígrafes que figuran en la Decisión 1513/2002/Comunidades Europeas, a saber, "Concentración e integración de la investigación comunitaria" y "Fortalecimiento de las bases del Espacio Europeo de la Investigación".[4884] El anexo I de la Decisión describe con detalle 12 de las 13 actividades que se enumeran en el anexo I de la Decisión 1513/2002/Comunidades Europeas bajo esos dos mismos epígrafes.[4885] Esta descripción incluye una explicación de las cuatro prioridades de investigación que podrían acogerse a los fondos a través del elemento "Aeronáutica" de la actividad "Aeronáutica y espacio". Esas prioridades son las siguientes: "Refuerzo de la competitividad", "Mejora del impacto ambiental en lo que se refiere a emisiones", "Mejora de la seguridad de las aeronaves" y "Aumento de la capacidad operativa y la seguridad del sistema de transporte aéreo". El anexo II del programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación contiene el mismo "desglose indicativo" de los fondos para cada actividad que figuraba en el anexo II de la Decisión 1513/2002/Comunidades Europeas. También se publica la misma cifra de 1.075 millones de euros como importe indicativo de los fondos para proyectos correspondientes a la actividad "Aeronáutica y espacio".

7.1560 En el anexo III figura una descripción de las "modalidades" de ejecución del programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación. Entre ellas se incluyen 7 de los 10 "instrumentos" mencionados en el anexo III de la Decisión 1513/2002/Comunidades Europeas, que se detallan y explican. Además, el anexo III establece que el programa se aplicará con arreglo al "Reglamento (Comunidades Europeas) Nº .../2002 relativo a las normas de participación de empresas, centros de investigación y universidades, y a las normas de difusión de los resultados de la investigación" (que no ha sido presentado por ninguna de las partes en la presente diferencia). Como en el caso de los demás Programas Marco, la Comisión está llamada a iniciar el proceso mediante la elaboración de programas de trabajo asociados a cada campo temático de investigación y la publicación de invitaciones a la presentación de propuestas.[4886] Por último, se prevén dos procedimientos para la adopción de decisiones, uno de los cuales se aplica expresamente a la adopción de medidas en caso de que la investigación utilice o suponga la utilización de embriones humanos y de células madre de embriones humanos, mientras que el otro se aplica a las medidas adoptadas con respecto a todas las demás actividades de investigación comprendidas en el ámbito del programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación.[4887]

7.1561 Por consiguiente, el programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación puso en práctica los objetivos del Sexto Programa Marco exponiendo de manera más detallada 12 de las 13 esferas de investigación identificadas en la Decisión 1513/2002/Comunidades Europeas, estableciendo los mismos importes indicativos de los fondos que se proporcionarían para apoyar esas actividades y explicando cómo se adoptarían y aplicarían las decisiones relativas a esos fondos. En lo concerniente a las actividades en la esfera "Aeronáutica y espacio", el programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación confirmó que los fondos asignados, por un monto de 1.075 millones de euros, se utilizarían para financiar la investigación destinada a promover, entre otras cosas, la competitividad de la industria aeronáutica, dado que uno de los objetivos era "conseguir que los tres sectores de la industria de fabricación (fuselajes, motores y equipos) incrementen su competitividad reduciendo, a corto y largo plazo respectivamente, los costes

[4884] *Decisión del Consejo de 30 de septiembre de 2002 por la que se aprueba un programa específico de investigación, desarrollo tecnológico y demostración denominado "Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación" (2002-2006) (2002/834/CE)*, DO L 294/1, 29 de octubre de 2002 (en lo sucesivo "Decisión 2002/834/CE"), considerando 2 y artículo 1, CE - Prueba documental 199.

[4885] La única actividad de investigación comprendida en el epígrafe "Concentración e integración de la investigación comunitaria" que no figura en el programa Integración y fortalecimiento del Espacio Europeo de la Investigación es la relativa a las "Actividades no nucleares del Centro Común de Investigación".

[4886] Decisión 2002/834/CE, artículo 5 y anexo I (programas de trabajo) y del párrafo 2 a) del artículo 6 (invitaciones a la presentación de propuestas).

[4887] Decisión 2002/834/CE, artículos 6 y 7.

ICC suprimida donde se indica [***]

de desarrollo de aeronaves en un 20 por ciento y un 50 por ciento y los costes de explotación directa de las aeronaves en un 20 por ciento y un 50 por ciento, al tiempo que mejora la comodidad del pasajero".[4888]

- La cuestión de si las donaciones de los Programas Marco son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC

7.1562 Un elemento común de todos los Programas Marco es que su establecimiento y aplicación se llevaron a cabo con arreglo a instrumentos jurídicos independientes. Aun así, es evidente que estos instrumentos jurídicos constituyeron, para cada Programa Marco, un único régimen jurídico en virtud del cual la Comisión Europea otorgó a Airbus las subvenciones en litigio. En nuestra opinión, de ello se infiere que, a los efectos del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, es procedente considerar el régimen jurídico establecido mediante los instrumentos constitutivos de cada Programa Marco como la "legislación en virtud de la cual actú{a} la autoridad otorgante". Por consiguiente, para determinar si las subvenciones otorgadas a Airbus son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, hemos de responder a la pregunta de si la "autoridad otorgante", o cada uno de los regímenes jurídicos pertinentes, limitó explícitamente el acceso a las subvenciones en litigio a "determinadas empresas".

7.1563 Si bien los objetivos generales declarados de cada uno de los Programas Marco fueron promover las actividades de investigación y desarrollo tecnológico de las Comunidades Europeas en general, los regímenes jurídicos por los que se pusieron en práctica estos objetivos lo hicieron, al menos en parte, encauzando fondos reservados hacia actividades de investigación en sectores específicos que se llevaron a cabo con arreglo a programas de trabajo específicos.[4889] Observamos, en particular, que en cada uno de los Programas Marco pertinentes se establecieron fondos reservados para la investigación sobre "aeronáutica" o "aeronáutica y espacio".[4890] Estos fondos se desembolsaron de conformidad con los objetivos y prioridades identificados en los programas de trabajo conexos sobre investigación en el sector de la aeronáutica.[4891] La creación de esas asignaciones tiene, en nuestra opinión, un efecto equivalente al de reservar una porción de un presupuesto que está manifiestamente destinado a financiar actividades de investigación en todos los sectores de la economía con el único objeto de apoyar actividades de investigación de empresas o ramas de producción que operan en el sector de la aeronáutica. De ese modo, los regímenes jurídicos en virtud de los cuales actuó la Comisión Europea limitaron explícitamente el acceso a una porción reservada de las subvenciones concedidas en virtud de los Programas Marco a las empresas o ramas de producción que llevaban a cabo investigaciones en el sector de la aeronáutica. En esa medida, se puede considerar que las donaciones para investigación en litigio se derivaron de un sistema cerrado de subvenciones que se centraba en las esferas "aeronáutica" o "aeronáutica y espacio".

[4888] Decisión 2002/834/CE, anexo III.

[4889] *Véanse* los párrafos 7.1518 (Segundo Programa Marco), 7.1527 (Tercer Programa Marco), 7.1537 (Cuarto Programa Marco), 7.1547 (Quinto Programa Marco) y 7.1558 (Sexto Programa Marco) *supra*.

[4890] *Véanse* los párrafos 7.1519 (Segundo Programa Marco), 7.1528 (Tercer Programa Marco), 7.1538 (Cuarto Programa Marco), 7.1548 (Quinto Programa Marco) y 7.1559 (Sexto Programa Marco) *supra*.

[4891] *Véanse, por ejemplo*, el Quinto Programa Marco - *New Perspectives in Aeronautics*, en European Commission, *Growth Work programme for RTD actions in support of "competitive and sustainable growth" 1998-2002*, Estados Unidos - Prueba documental 488; y el Sexto Programa Marco - *Prioridad temática 1.4 Aeronáutica y espacio, Programa de trabajo 2002-2006*, Estados Unidos - Prueba documental 489. Aunque las partes no han presentado una copia de los programas de trabajo similares establecidos en los Programas Marco Segundo a Cuarto, tenemos la certeza de que el régimen jurídico de cada uno de ellos prescribía el establecimiento de programas de trabajo del mismo tipo asociados con las respectivas esferas de investigación sobre "aeronáutica". Por lo que respecta al Segundo Programa Marco, observamos que los fondos reservados se desembolsaron también de conformidad con un procedimiento distinto para la adopción de decisiones en la esfera de la "aeronáutica". *Véase* el párrafo 7.1521 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1564 Las Comunidades Europeas aducen que el hecho de que los Programas Marco asignaran porciones de sus presupuestos a actividades de investigación en el sector de la "aeronáutica" no hace que las subvenciones concedidas a Airbus sean específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Según las Comunidades Europeas, la especificidad en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC debe determinarse al nivel general del Programa Marco en el que los presupuestos se asignan a una amplia gama de esferas de investigación diferentes. Las Comunidades Europeas sostienen que, de no ser así, la ayuda proporcionada en el marco de programas amplios de investigación, que asignan necesariamente su presupuesto a diversas esferas de investigación para repartir los fondos entre varios campos tecnológicos importantes, constituiría siempre una subvención específica de conformidad con el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4892]

7.1565 No nos convencen los argumentos de las Comunidades Europeas. Si bien es cierto que cada uno de los Programas Marco estaba destinado a ofrecer oportunidades de financiación a proyectos de investigación y desarrollo tecnológico en una amplia gama de sectores económicos, esas oportunidades estaban limitadas por el hecho de que los fondos se asignaban explícitamente a determinados sectores de investigación, entre ellos los relativos a "aeronáutica" y "aeronáutica y espacio". Los fondos disponibles para la investigación aeronáutica se reservaban a entidades que operaban en este segmento de la investigación, y las entidades que solicitaban ayuda para otros tipos de proyectos de investigación y desarrollo tecnológico no podían tener acceso a los fondos así asignados. Además, el hecho de que las entidades que no operaban en el sector de la investigación aeronáutica pudieran obtener donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en el marco de otros epígrafes no significa que esas otras entidades pudieran tener igualmente acceso a las subvenciones recibidas por Airbus bajo los epígrafes relacionados con la investigación aeronáutica. Nos resulta evidente que el régimen jurídico de cada uno de los Programas Marco impugnados no permitía llegar a este resultado, al crear lo que de hecho era un programa independiente de subvenciones en beneficio de "determinadas empresas".

7.1566 Sin embargo, esto no significa que, a nuestro juicio, cualquier subvención otorgada de conformidad con el subpresupuesto asignado de un programa general de subvenciones sea necesariamente específica en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En nuestra opinión, la asignación de fondos a determinadas actividades exclusivas de investigación en el marco de un programa general de subvenciones no es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 2, **siempre que** la disponibilidad de esos fondos no se limite explícitamente a determinadas empresas. Sin embargo, en el presente caso, las pruebas que tenemos ante nosotros indican que en cada uno de los Programas Marco pertinentes se reservaron explícitamente cantidades de subvenciones para las actividades de investigación de "determinadas empresas". Por consiguiente, llegamos a la conclusión de que las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico otorgadas a Airbus en virtud de cada uno de los Programas Marco son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1567 A la luz de esta constatación, consideramos innecesario para la solución de la presente diferencia determinar también si las subvenciones en litigio eran específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, aplicamos el principio de economía procesal y nos abstenemos de pronunciarnos sobre la alegación de los Estados Unidos de que las subvenciones impugnadas eran también específicas de conformidad con el párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

[4892] CE, respuesta a la pregunta 106 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 626.

ICC suprimida donde se indica [***]

iii) Préstamos en el marco del programa español PROFIT

Argumentos de los Estados Unidos

7.1568 Los Estados Unidos aducen que los préstamos que recibió Airbus en el marco del Programa de Fomento de la Investigación Técnica ("PROFIT") son específicos en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque, en su opinión, se limitaron explícitamente a empresas aeronáuticas.[4893] Para respaldar su posición, los Estados Unidos señalan en primer lugar que, en las dos fases del programa PROFIT en virtud de las cuales recibió Airbus las subvenciones en litigio, se establecieron programas de investigación específicos para el sector aeronáutico: el Programa Nacional de Aeronáutica (PROFIT I, 2000-2003) y el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo (PROFIT II, 2004-2007).[4894] En segundo lugar, los Estados Unidos observan que los objetivos y prioridades de cada uno de estos programas se referían específicamente a la industria aeronáutica y que la posibilidad de acogerse a las medidas de ayuda disponibles se limitaba a las propuestas de investigación relacionadas con la aeronáutica.[4895]

7.1569 Los Estados Unidos alegan también que las subvenciones en litigio eran específicas *de facto* en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2. Los Estados Unidos mantienen que, al no haber facilitado las Comunidades Europeas información sobre los préstamos del programa PROFIT durante el proceso del Anexo V, les resulta imposible presentar un análisis detallado de la especificidad *de facto* de conformidad con los términos del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, teniendo en cuenta la supuesta falta de cooperación de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos piden al Grupo Especial que saque la conclusión lógica de que, si las Comunidades Europeas hubieran facilitado la información solicitada, dicha información habría respaldado una constatación de especificidad *de facto*.[4896]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1570 Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de los Estados Unidos de que la ayuda a la investigación proporcionada en el marco del programa PROFIT es específica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas explican que el programa PROFIT pone en práctica el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (el "Plan"), cuyo objetivo es alentar a las empresas y otras organizaciones a llevar a cabo actividades de investigación y desarrollo tecnológico en una amplia gama de sectores económicos, de conformidad con una serie de objetivos definidos. Según las Comunidades Europeas, el programa PROFIT está

[4893] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 703; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 74 y 77.

[4894] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 519.

[4895] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 703; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 519, donde se cita, en relación con PROFIT 2000-2003, la *Resolución de 10 de mayo de 2001, de la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica, por la que se efectúa la convocatoria del año 2001 para la concesión de las ayudas del Programa Nacional de Aeronáutica del Programa de Fomento de la Investigación Técnica (PROFIT), incluido en el Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2000-2003),* BOE Nº 128 (29 de mayo de 2001), Estados Unidos - Prueba documental 354; y, en relación con PROFIT 2004-2007, la *Orden ITC/1038/2005, de 14 de abril, por la que se efectúa la convocatoria del año 2005 para la concesión de las ayudas del Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica dentro del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2004-2007), en la parte dedicada al fomento de la investigación técnica*, BOE Nº 95 (21 de abril de 2005), página 13756, sección 14. Programa Nacional de Medios de Transporte, apartado cuarto - Subprograma Nacional de Transporte Aéreo, Estados Unidos - Prueba documental 355.

[4896] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 699 y 702; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 519, nota 660.

ICC suprimida donde se indica [***]

relacionado con la parte del Plan dedicada a la investigación tecnológica, y no limita, ni explícita ni implícitamente, la participación de cualquier empresa o rama de producción o grupo de éstas que desee participar en él. En opinión de las Comunidades Europeas, PROFIT es un programa marco que proporciona ayuda para investigación y desarrollo tecnológico, principalmente en forma de préstamos y donaciones, en una amplia variedad de esferas de investigación.[4897] Por consiguiente, las Comunidades Europeas sostienen que los préstamos recibidos por Airbus en el marco del programa PROFIT no pueden ser específicos.[4898]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

Especificidad en virtud del párrafo 1 a) del artículo 2

7.1571 Comenzamos nuestro análisis de la alegación de los Estados Unidos examinando si las subvenciones en litigio son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Recordamos que el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC establece que una subvención es específica para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas.[4899] Por lo tanto, al examinar la cuestión de si las subvenciones en litigio son específicas en el sentido de esta disposición, nuestro análisis se centrará en dilucidar si la "autoridad otorgante" española o la "legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante" limita explícitamente el acceso a las subvenciones en litigio a "determinadas empresas".

7.1572 Las subvenciones impugnadas por los Estados Unidos se concedieron a Airbus en el marco de las dos fases del programa PROFIT: PROFIT I (2000-2003) y PROFIT II (2004-2007). Ambas fases del programa PROFIT ponían en práctica los objetivos de investigación y desarrollo tecnológico que el Gobierno español había identificado en el Plan para los respectivos cuatrienios. El Plan, establecido en 1986[4900], define el marco general de las iniciativas plurianuales del Gobierno español en apoyo de la investigación científica, el desarrollo y la innovación tecnológica en una amplia gama de sectores económicos.[4901] En las dos fases del programa PROFIT que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos se llevaron a cabo las actividades de investigación y desarrollo tecnológico identificadas en el Plan, cuya gestión estuvo a cargo del Ministerio de Industria y Energía durante el

[4897] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1319; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 649; CE, respuesta a la pregunta 109 del Grupo Especial.

[4898] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1319; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 649; CE, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 119.

[4899] *Véase* el párrafo 7.919 *supra*.

[4900] Ley 13/1986 de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica.

[4901] Los sectores abarcados por el Plan 2000-2003 eran los siguientes: Biomedicina; Biotecnología; Tecnologías de la información y de las comunicaciones; Materiales; Procesos y productos químicos; Diseño y producción industrial; Recursos naturales; Recursos y tecnologías agroalimentarias; Socioeconomía; Aeronáutica; Alimentación; Automoción; Construcción civil y conservación del patrimonio histórico cultural; Defensa; Energía; Espacio; Medio ambiente; Sociosanitaria; Sociedad de la información; Transportes y ordenación del territorio; y Turismo, ocio y deporte, Estados Unidos - Prueba documental 690-A, páginas 13 y 14. Los sectores abarcados por el Plan 2004-2007 eran los siguientes: Biomedicina; Tecnologías para la salud y el bienestar; Biotecnología; Biología fundamental; Recursos y tecnologías agroalimentarias; Ciencias y tecnologías medioambientales; Ciencias de la tierra y biodiversidad; Espacio; Astronomía y astrofísica; Física de partículas; Matemáticas; Física; Energía; Ciencias y tecnologías químicas; Materiales; Diseño y producción industrial; Seguridad; Defensa; Tecnología electrónica y de comunicaciones; Tecnologías informáticas; Tecnologías de la sociedad de la información; Medios de transporte; Construcción; Humanidades; y Ciencias sociales, económicas y jurídicas, Estados Unidos - Prueba documental 691-A, páginas 16-22.

ICC suprimida donde se indica [***]

período 2000-2003 y de los Ministerios de Educación y Ciencia y de Industria, Turismo y Comercio entre 2004 y 2007.[4902]

7.1573 El programa PROFIT I se promulgó mediante la Orden Ministerial de 7 de marzo de 2000[4903] para llevar a cabo actividades identificadas en el Plan 2000-2003 en las siguientes esferas de investigación: el "Programa Nacional de Biotecnología", el "Programa Nacional de Diseño y Producción Industrial", el "Programa Nacional de Materiales", el "Programa Nacional de Procesos y Productos Químicos", el "Programa Nacional de Recursos Naturales", el "Programa Nacional de Recursos y Tecnologías Agroalimentarias", el "Programa Nacional de la Información y las Comunicaciones", el "Programa Nacional de Socioeconomía", el "Programa Nacional de Biomedicina", el "**Programa Nacional de Aeronáutica**", el "Programa Nacional de Automoción", el "Programa Nacional de Energía", el "Programa Nacional de Espacio", el "Programa Nacional de Medio Ambiente", el "Programa Nacional de Sociedad de la Información" y el "Programa Nacional de Transportes y Ordenación del Territorio".[4904]

7.1574 De la misma forma, el programa PROFIT II se estableció mediante la Orden Ministerial de 18 de marzo de 2005[4905] para llevar a cabo actividades identificadas en el Plan 2004-2007 en las siguientes esferas de investigación: el "Programa Nacional de Biomedicina", el "Programa Nacional de Tecnologías para la Salud y el Bienestar", el "Programa Nacional de Biotecnología", el "Programa Nacional de Recursos y Tecnologías Agroalimentarias", el "Programa Nacional de Ciencias y Tecnologías Medioambientales", el "Programa Nacional de Energía", el "Programa Nacional de Ciencias y Tecnologías Químicas", el "Programa Nacional de Materiales", el "Programa Nacional de Diseño y Producción Industrial", el "Programa Nacional de Tecnología Electrónica y de Comunicaciones", el "Programa Nacional de Tecnologías Informáticas", el "Programa Nacional de Tecnologías de la Sociedad de la Información", el **"Programa Nacional de Medios de Transporte", incluido el "Subprograma Nacional de Transporte Aéreo"**, el "Programa Nacional de Construcción", el "Programa Nacional de Seguridad" y el "Programa Nacional de Ciencias Sociales, Económicas y Jurídicas".[4906]

7.1575 Los préstamos impugnados por los Estados Unidos se concedieron a Airbus en el marco del Programa Nacional de Aeronáutica (PROFIT I) y del Subprograma Nacional de Transporte Aéreo (PROFIT II). En resumen, los objetivos de ambos programas eran promover las actividades de investigación y aumentar la capacidad de la industria aeronáutica española, mejorando de ese modo su posición competitiva.[4907] Los objetivos que se describen para cada uno de los demás programas de investigación establecidos en el marco de los programas PROFIT I y II son esencialmente los mismos. Por lo que respecta a los beneficiarios, los programas PROFIT I y II identifican al mismo grupo de posibles receptores genéricos de los fondos destinados a todas las esferas de investigación, con inclusión del Programa Nacional de Aeronáutica y el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo, a saber: empresas, agrupaciones o asociaciones de empresas, organismos públicos de investigación,

[4902] El Ministerio de Industria y Energía gestionó el programa PROFIT I. Estados Unidos - Prueba documental 349, página 1, párrafo 5. El programa PROFIT II fue gestionado por el Ministerio de Educación y Ciencia y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Según entendemos, estos últimos Ministerios asumieron competencias del Ministerio de Industria y Energía, que fue reorganizado después de que finalizara el programa PROFIT I. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1317.

[4903] Estados Unidos - Prueba documental 349.

[4904] Estados Unidos - Prueba documental 349, capítulo I, artículo 2.

[4905] Estados Unidos - Prueba documental 350.

[4906] Estados Unidos - Prueba documental 350, capítulo I, artículo 2.

[4907] PROFIT I: Estados Unidos - Prueba documental 349, capítulo III, párrafo 1 b) del artículo 38. PROFIT II: Estados Unidos - Prueba documental 355, sección 14, apartado tercero.

ICC suprimida donde se indica [***]

centros privados de investigación y desarrollo sin ánimo de lucro y, en el caso de determinados proyectos y actuaciones que se especifican, entidades de derecho público.[4908]

7.1576 Aunque es evidente que sólo podían recibir préstamos en el marco del Programa Nacional de Aeronáutica y el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo las empresas que operaban en el sector de la investigación aeronáutica, de ello no se infiere automáticamente que, por esta sola razón, las subvenciones concedidas son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. En nuestra opinión, para determinar si un programa general de subvenciones que canaliza la ayuda a través de uno o varios subprogramas orientados a una rama de producción es específico en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC, han de tenerse en cuenta todos los hechos y circunstancias pertinentes. Uno de ellos puede ser el examen de la cuestión de si existen subpresupuestos específicos para uno o varios de los subprogramas orientados a una rama de producción.[4909] Como en el caso de los Programas Marco de las Comunidades Europeas, cuando una subvención se otorga con arreglo a un subpresupuesto asignado para actividades de investigación que están comprendidas en un subprograma orientado a una determinada rama de producción, esta subvención se limita explícitamente a "determinadas empresas".[4910] Sin embargo, cuando no existe esa reserva de fondos para determinados subprogramas, se infiere que los proyectos admisibles de un determinado subprograma tendrán acceso, en principio[4911], a la totalidad de los fondos disponibles en el marco del programa general. En este caso, todos los proyectos de cualquier subprograma que pueden acogerse a la ayuda tendrán acceso al mismo conjunto de recursos disponibles para subvencionar todas las actividades de investigación en las que se centra el programa general.

7.1577 Observamos que los Estados Unidos no aducen, como habían hecho con respecto a los Programas Marco de las Comunidades Europeas, que se había asignado un subpresupuesto específico exclusivamente para las actividades de investigación comprendidas en el Programa Nacional de Aeronáutica o el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo.[4912] Antes bien, la alegación de

[4908] PROFIT I: Estados Unidos - Prueba documental 349, capítulo III, artículo 39. PROFIT II: Estados Unidos - Prueba documental 350, capítulo I, artículo sexto.

[4909] Otros factores que también podrían ser pertinentes son los criterios de admisibilidad y los procedimientos para la adopción de decisiones.

[4910] *Véanse* los párrafos 7.1563-7.1566 *supra*.

[4911] En nuestra opinión, los fondos que, en cuanto a la forma, están disponibles por igual para todos los proyectos de un programa general de subvenciones, pueden estar reservados, en cuanto al fondo, para un determinado fin o una determinada rama de producción si, por ejemplo, se aplican procedimientos para la adopción de decisiones o criterios de admisibilidad diferentes, sin que exista una justificación, con objeto de limitar la disponibilidad de esos fondos a "determinadas empresas".

[4912] Nuestro examen de las pruebas presentadas por los Estados Unidos no nos induce a concluir que hubo realmente cantidades de fondos efectivamente reservadas con ese fin. Las pruebas indican que los fondos habían de ser distribuidos tras el examen de las solicitudes recibidas como respuesta a las convocatorias de propuestas y que los proyectos y actividades de los diferentes programas habían de financiarse con arreglo a las aplicaciones presupuestarias establecidas en las correspondientes convocatorias de propuestas para cada uno de los años de ejecución de los programas (Estados Unidos - Prueba documental 349, capítulo I, artículo 7, y Estados Unidos - Prueba documental 350, capítulo I, artículo 11). La única convocatoria de propuestas que presentan los Estados Unidos, correspondiente al Programa Nacional de Aeronáutica (Estados Unidos - Prueba documental 354, segundo), revela que los proyectos admisibles se financiarán con cargo a una serie de "aplicaciones presupuestarias" numeradas, a saber, "20.08.542E.747", "20.08.542E.777", "20.08.542E.787", "20.08.542E.821" y "20.08.542E.831". Sin embargo, no se nos han presentado pruebas (o argumentos) que expliquen qué significan exactamente estas "aplicaciones presupuestarias" numeradas. Por lo que respecta al Subprograma Nacional de Transporte Aéreo, los Estados Unidos presentaron un documento relativo a una convocatoria de propuestas para el año 2005 que abarca la mayoría de los programas establecidos en el marco del programa PROFIT II, entre los que se incluye el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo (Estados Unidos - Prueba documental 355, tercero). Esta convocatoria de propuestas revela también que los proyectos admisibles se financiarán con cargo a una serie de "aplicaciones presupuestarias" numeradas, a saber,

ICC suprimida donde se indica [***]

especificidad de conformidad con los términos del párrafo 1 a) del artículo 2 que formulan los Estados Unidos se basa únicamente en el hecho de que los dos programas de ayuda al sector de la aeronáutica de los programas PROFIT I y II estaban plenamente centrados en las actividades de investigación llevadas a cabo en la esfera de la aeronáutica. Los Estados Unidos no han señalado ningún otro hecho o circunstancia concretos para justificar su alegación. Sin embargo, como ya hemos explicado anteriormente, no estamos convencidos, a la luz de las pruebas y los argumentos existentes, de que el hecho de que los dos programas se centren en la aeronáutica sea por sí solo suficiente para demostrar que las subvenciones concedidas a Airbus en el marco de los programas PROFIT I y PROFIT II estaban explícitamente limitadas a "determinadas empresas". Por consiguiente, desestimamos la alegación de los Estados Unidos relativa a la especificidad en virtud del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

- Especificidad en virtud del párrafo 1 c) del artículo 2

7.1578 Los Estados Unidos afirman que, durante el proceso del Anexo V, el Facilitador planteó a las Comunidades Europeas una serie de preguntas detalladas sobre las cuantías de los fondos que habían recibido Airbus y otros participantes para todos los proyectos llevados a cabo en el marco de los programas PROFIT.[4913] Los Estados Unidos recuerdan que las Comunidades Europeas no proporcionaron ninguna información en respuesta a la petición del Facilitador.[4914] En vista de ello, los Estados Unidos pidieron al Grupo Especial que, o bien solicitara a las Comunidades Europeas que proporcionaran la información que había pedido el Facilitador, o bien constatara, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, que los préstamos recibidos por Airbus en el marco del programa PROFIT son específicos en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4915] Los Estados Unidos aducen que si las Comunidades Europeas hubieran facilitado la información solicitada, dicha información habría respaldado una constatación de especificidad *de facto*, en el sentido de esa disposición.[4916]

7.1579 Las Comunidades Europeas han aducido en todo momento que los préstamos del programa PROFIT impugnados por los Estados Unidos no están comprendidos en el mandato de la presente diferencia.[4917] Por esta razón, las Comunidades Europeas se negaron inicialmente a facilitar cualquier información sobre los proyectos realizados en el marco de los programas PROFIT.[4918] Sin embargo, en respuesta a la pregunta 109 del Grupo Especial, las Comunidades Europeas presentaron cierta información sobre los pagos en concepto de préstamos realizados en los años 2004 y 2005 en el marco

---

"20.16.467C.747", "20.16.467C.757", "20.16.467C.767", "20.16.467C.777", "20.16.467C.787", "20.16.467C.821.10" y "20.16.467C.831.10". Aunque no se nos han presentado pruebas (o argumentos) que expliquen qué significan exactamente estas "aplicaciones presupuestarias" numeradas, es evidente que se financiarán con cargo a dichas aplicaciones no sólo los proyectos admisibles del Subprograma Nacional de Transporte Aéreo, sino también casi todos los proyectos admisibles de todos los programas a que se refiere la convocatoria de propuestas. En nuestra opinión, esta prueba indica claramente que no existía un subpresupuesto asignado exclusivamente a actividades de investigación comprendidas en el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo.

[4913] Preguntas 279 a) a 279 k) y 280 a) a 280 l) del Facilitador a las Comunidades Europeas, Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC).

[4914] CE, respuesta a las preguntas 279 y 280 del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

[4915] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 699 y 702; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 518, nota 660.

[4916] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 699 y 702; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 518, nota 660.

[4917] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1315; CE, respuesta a la pregunta 109 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 647.

[4918] CE, respuesta a las preguntas 279 y 280 del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

del programa PROFIT II.[4919] Por las razones que hemos expuesto anteriormente, consideramos que la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 109 del Grupo Especial dista de ser satisfactoria.[4920] En nuestra opinión, si las Comunidades Europeas hubieran facilitado una información clara y exacta, al menos sobre los pagos en concepto de préstamos realizados a Airbus en el marco de los dos programas PROFIT en litigio (como esperábamos que hiciera en respuesta a nuestra pregunta 109), los Estados Unidos tendrían al menos un punto de partida creíble para determinar si las subvenciones de que se trata eran específicas en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 y, en caso necesario, formular sus argumentos. Es evidente que si las Comunidades Europeas hubieran revelado parte o la totalidad de la información solicitada durante el proceso del Anexo V, los Estados Unidos habrían tenido más datos en los que sustentar su análisis.[4921] Sin embargo, a la luz de las respuestas de las Comunidades Europeas a las peticiones de información del Facilitador y a la pregunta 109 del Grupo Especial, los Estados Unidos sólo contaban con los datos públicamente disponibles para estimar la cuantía global de los préstamos recibidos por Airbus en el marco de las dos fases del programa PROFIT durante un período de tiempo desconocido.[4922] Como se desprende de nuestro examen anterior de los factores que pueden considerarse para establecer la especificidad en virtud del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC[4923], la información públicamente disponible que tenemos ante nosotros no es suficiente para evaluar de manera adecuada la cuestión de si las subvenciones en litigio eran específicas *de facto*.[4924]

7.1580 Recordamos que el párrafo 7 del Anexo V establece que un grupo especial "deberá sacar conclusiones desfavorables de los casos de falta de cooperación de cualquiera de las partes involucradas en el proceso de acopio de información". Teniendo en cuenta lo anterior, y en consonancia con nuestra constatación anterior sobre la cuantía de los pagos en concepto de préstamos realizados a Airbus en el marco de los programas PROFIT impugnados[4925], concluimos, de conformidad con el párrafo 7 del Anexo V, que las subvenciones de los programas PROFIT I y II impugnadas son específicas en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

[4919] CE - Prueba documental 624 (ICC).

[4920] *Véanse* los párrafos 7.1477 y 7.1478 *supra*.

[4921] Observamos que la información solicitada durante el proceso del Anexo V era mucho más amplia y detallada que la "información sobre los pagos" que se solicitó en la pregunta 109 del Grupo Especial, e incluía información sobre los presupuestos totales de los programas PROFIT I y II, así como del Programa Nacional de Aeronáutica y del Subprograma Nacional de Transporte Aéreo, listas de todos los proyectos financiados en el marco del Programa y el Subprograma y de los receptores de fondos, los instrumentos jurídicos y la legislación pertinentes, los informes sobre la evaluación de los proyectos y las condiciones en que se habían concedido los préstamos a Airbus. *Véanse* las preguntas 279 a) a 279 k) y 280 a) a 280 l) del Facilitador a las Comunidades Europeas, Estados Unidos - Prueba documental 4 (ICC).

[4922] *Véanse* los párrafos 7.1476-7.1480 *supra*.

[4923] *Véanse* los párrafos 7.959 y 7.976 *supra*, donde se abordan las alegaciones de los Estados Unidos contra los préstamos del BEI impugnados.

[4924] Recordamos que el texto del párrafo 1 c) del artículo 2 da a entender que su propósito es abordar una situación en la que una subvención impugnada no parece ser específica en el sentido de los principios enunciados en los apartados a) y b) de dicho párrafo, pero "hay razones para creer que la subvención puede en realidad ser específica". Cuando se da esta situación, la primera frase del párrafo 1 c) del artículo 2 establece que "podrán considerarse otros factores". La segunda frase del párrafo 1 c) del artículo 2 detalla "esos factores", que son los cuatro siguientes: "la utilización de un programa de subvenciones por un número limitado de determinadas empresas, la utilización predominante por determinadas empresas, la concesión de cantidades desproporcionadamente elevadas de subvenciones a determinadas empresas, y la forma en que la autoridad otorgante haya ejercido facultades discrecionales en la decisión de conceder una subvención".

[4925] *Véanse* los párrafos 7.1476-7.1480 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

iv) Donaciones en el marco del Technology Programme del Reino Unido

Argumentos de los Estados Unidos

7.1581 Los Estados Unidos sostienen que las donaciones otorgadas a Airbus en el marco del Technology Programme ("TP") del Reino Unido son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque se conceden en virtud de solicitudes de propuestas limitadas a tecnologías relacionadas con el sector aeronáutico, cuyo alcance está determinado por una serie reducida de criterios específicos para una industria.[4926] Según los Estados Unidos, las Comunidades Europeas han reconocido que el TP se divide en 43 "temas de investigación" centrados en un conjunto limitado de industrias. Los Estados Unidos afirman que cada uno de los temas de investigación tiene su propio presupuesto, y suele ser muy específico para una industria. Por ejemplo, los Estados Unidos sostienen que el tema de investigación "Materiales avanzados" se centra en el desarrollo de materiales compuestos para la industria aeronáutica y que las solicitudes formuladas en relación con este tema de investigación se refieren a la industria aeronáutica. Por último, los Estados Unidos sostienen también que las Comunidades Europeas han admitido que el TP es una continuación del programa CARAD/ARP, respecto del cual las Comunidades Europeas no han cuestionado sus alegaciones de especificidad.[4927] Así, por todas esas razones, los Estados Unidos aducen que los fondos para investigación y desarrollo tecnológico proporcionados a Airbus y la industria aeronáutica en el marco del TP son específicos en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4928]

Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1582 Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de los Estados Unidos. Afirman que el TP es un programa de investigación amplio y abierto a todos los sectores industriales y de servicios, incluido el aeronáutico.[4929] Las Comunidades Europeas explican que el TP se destina en gran medida a actividades de investigación y desarrollo tecnológico en régimen de colaboración y que su presupuesto para el período 2005-2008 es de 370 millones de libras esterlinas.[4930] Las donaciones de fondos se limitan al 50 por ciento de los costos admisibles y se otorgan semestralmente en respuesta a concursos en los que se solicitan investigaciones comprendidas en una de las siete esferas tecnológicas siguientes: materiales avanzados; ciencias biológicas y tecnologías para la atención sanitaria; estudios técnicos y fabricación avanzada; electrónica y fotónica; tecnologías energéticas emergentes; tecnologías de la información y las comunicaciones; y producción y consumo sostenibles.[4931] Las Comunidades Europeas niegan que las solicitudes de propuestas estén determinadas por criterios rigurosos y específicos para una industria o que se haya "afectado" una determinada cantidad de ayuda para el sector aeroespacial en general, para Airbus UK o para cualquier otra organización de ese sector.[4932] Las Comunidades Europeas aducen, por lo tanto, que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico ofrecidas en el marco del TP no están

[4926] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 691, donde se hace referencia a *DTI, Second Call of the Technology Program (April 2004), Advanced Composite Materials and Structures*, página 2; *DTI, The Technology Program, November 2004 Competition for Funding, Smart Materials and Related Structures*, página 2; y *DTI, The Technology Programme: Spring 2006 Competition for Funding, Design Engineering & Advanced Manufacturing: Management of complex fluid flow conditions*, página 2, Pruebas documentales 495a, 495b y 495c presentadas por los Estados Unidos.

[4927] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 691.

[4928] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 520. Estados Unidos - Prueba documental 343.

[4929] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1286 y 1305; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 643.

[4930] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1287. CE - Prueba documental 229.

[4931] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1288 y 1296 a 1304. CE - Prueba documental 230.

[4932] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1305.

ICC suprimida donde se indica [***]

explícitamente limitadas a "determinadas empresas" y, en consecuencia, no son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.[4933]

7.1583 Las Comunidades Europeas critican a los Estados Unidos por haber recurrido a folletos informativos relacionados con 3 de las 43 esferas tecnológicas prioritarias que se han identificado hasta ahora en los concursos llevados a cabo en el marco del TP, a saber, los folletos "*Advanced Composite Materials and Structures*" (Estructuras y materiales compuestos avanzados) (concurso de abril de 2004); "*Smart Materials*" (Materiales inteligentes) (concurso de noviembre de 2004) y "*Design Engineering and Advanced Manufacturing*" (Estudios técnicos y fabricación avanzada) (concurso de la primavera de 2006). Las Comunidades Europeas aducen que, aunque esas esferas sean pertinentes para la industria aeronáutica, ninguna de ellas "se limita a tecnologías relacionadas con la aeronáutica" y que todos los folletos se refieren expresamente a otros sectores para los que es pertinente la tecnología de que se trata.[4934]

Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1584 Los Estados Unidos sostienen que las donaciones otorgadas a Airbus en el marco del TP son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. En particular, entendemos que los Estados Unidos sostienen que las donaciones otorgadas a Airbus en el marco del TP son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. No entendemos que los Estados Unidos sostengan que son también específicas en el sentido del párrafo 1 c) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1585 Como hemos observado en otra parte del presente informe, el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC establece que una subvención es específica para una empresa o rama de producción o un grupo de empresas o ramas de producción dentro de la jurisdicción de la autoridad otorgante cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas.

7.1586 El principal argumento esgrimido por los Estados Unidos para justificar su alegación de que las donaciones otorgadas a Airbus en el marco del TP son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC se basa en la afirmación de que se concedieron mediante concursos que estaban limitados a actividades de investigación y desarrollo tecnológico en la esfera de las tecnologías relacionadas con la aeronáutica. A este respecto, los Estados Unidos hacen referencia a los folletos informativos en los que se anunciaban los tres concursos, en abril de 2004, en noviembre de 2004 y en la primavera de 2006, respectivamente, sobre estructuras y materiales compuestos avanzados, materiales inteligentes, y estudios técnicos y fabricación avanzada.[4935]

7.1587 Sin embargo, nuestro examen de las pruebas que nos han sido presentadas sugiere que las subvenciones otorgadas en el marco del TP no estaban limitadas, como afirman los Estados Unidos, a las entidades que operaban en la esfera de la investigación aeronáutica. Coincidimos con las Comunidades Europeas en que el TP es un programa de investigación destinado a financiar actividades de investigación y desarrollo tecnológico en una amplia gama de sectores económicos. El funcionamiento del TP se basa en un presupuesto global para todas las actividades que reciben ayuda, fijado en 370 millones de libras esterlinas para el período 2005-2008.[4936] Los fondos se otorgan para "investigación y desarrollo en régimen de colaboración" y "redes de transferencia de conocimientos"[4937] mediante concursos que se celebran dos veces al año. El tema preciso de

[4933] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1306.
[4934] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 643.
[4935] Estados Unidos - Pruebas documentales 495a, 495b y 495c.
[4936] CE - Prueba documental 230.
[4937] CE - Prueba documental 229.

ICC suprimida donde se indica [***]

investigación que ha de abordarse en cada concurso se determina atendiendo a las propuestas de la Technology Strategy Board, junta asesora integrada "principalmente por dirigentes de empresas con experiencia".[4938] Esta junta se encarga de asegurar "que las prioridades tecnológicas del TP estén orientadas al mercado" y de asesorar "sobre la asignación general de recursos a esas prioridades".[4939] Los temas de investigación que proponen para los concursos públicos varían de un año a otro, pero por lo general están comprendidos en alguna de las siete esferas tecnológicas identificadas por las Comunidades Europeas, a saber, materiales avanzados; ciencias biológicas y tecnologías para la atención sanitaria; estudios técnicos y fabricación avanzada; electrónica y fotónica; tecnologías energéticas emergentes; tecnologías de la información y las comunicaciones; y producción y consumo sostenibles.[4940] En la gran mayoría de los casos, los temas de investigación no parecen centrarse en sectores económicos concretos.[4941]

7.1588 Por lo que respecta a los tres concursos en los que se centra la reclamación de los Estados Unidos, observamos que el relativo a "estructuras y materiales compuestos avanzados" no limita el acceso a las donaciones proporcionadas en el marco del TP a la investigación relacionada con la aeronáutica. El epígrafe "Ámbito de la solicitud" no contiene ninguna limitación con respecto a los tipos de industrias que pueden acogerse a las donaciones. De hecho, el folleto identifica expresamente los sectores del aeroespacio, la automoción, la construcción, los productos de consumo, la ingeniería, la marina, los ferrocarriles y el espacio como posibles beneficiarios de las investigaciones comprendidas en el ámbito de esta solicitud de propuestas.[4942] Asimismo, en los concursos sobre "Materiales inteligentes y estructuras conexas"[4943] y "Estudios técnicos y fabricación avanzada" se identifican numerosas industrias como posibles beneficiarias.[4944] Es evidente que, lejos de seleccionar al sector aeroespacial como beneficiario de las donaciones pertinentes para investigación y desarrollo tecnológico, los tres concursos en los que se centra la reclamación de los Estados Unidos están abiertos a todos los sectores industriales interesados en la tecnología en cuestión, y de hecho se identifican numerosas industrias como posibles beneficiarias.

7.1589 En lo que concierne al argumento de los Estados Unidos de que cada una de las esferas tecnológicas prioritarias financiadas en virtud de los concursos tenía su propio presupuesto, observamos que no está ni mucho menos claro que esto sucediera realmente en el caso de las 43 esferas temáticas abordadas en los concursos. Ello no obstante, en los tres concursos en litigio se establecieron cuantías indicativas para los fondos: 10 millones de libras esterlinas para "Estructuras y materiales compuestos avanzados", 7 millones de libras esterlinas para "Materiales inteligentes y estructuras conexas" y 12 millones de libras esterlinas para "Estudios técnicos y fabricación avanzada".[4945] Sin embargo, como ya hemos explicado, la disponibilidad de los fondos asignados no se limitó explícitamente a las entidades dedicadas a la investigación aeronáutica.

[4938] CE - Prueba documental 229.
[4939] Estados Unidos - Prueba documental 342.
[4940] CE - Prueba documental 230.
[4941] En CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1298 a 1304, se identifican los temas de investigación de los concursos celebrados de 2004 a 2006. Estos temas también figuran en la información a que se hace referencia en la Prueba documental 230 presentada por las Comunidades Europeas.
[4942] Estados Unidos - Prueba documental 495a.
[4943] Estados Unidos - Prueba documental 495b, donde se afirma, en particular: "Los materiales inteligentes representan una tecnología eficaz que tiene aplicaciones en una amplia gama de sectores, como la construcción, el transporte, la agricultura, los productos alimenticios y el envasado, la atención sanitaria, el deporte y el esparcimiento, los productos de línea blanca, la energía y el medio ambiente, el espacio y la defensa."
[4944] Estados Unidos - Prueba documental 495c, donde se afirma, en particular: "Además de las aplicaciones en los sectores de los productos químicos y el gas y el petróleo, cabe citar como ejemplos: los productos alimenticios y las bebidas, ... las zonas edificadas, ... la automoción, ... el aeroespacio, ...".
[4945] Pruebas documentales 495a, 495b y 495c presentadas por los Estados Unidos.

ICC suprimida donde se indica [***]

A diferencia de lo ocurrido en el caso de los Programas Marco de las Comunidades Europeas, el TP (y cada uno de los tres concursos en litigio) no reservó una porción de los fondos presupuestados con el único fin de apoyar las actividades de investigación de las empresas o industrias que operaban en el sector aeronáutico.

7.1590 Por último, los Estados Unidos consideran que las Comunidades Europeas han admitido que el TP es una continuación del programa CARAD/ARP, y que ello constituye una confirmación ulterior de la especificidad del TP.[4946] No entendemos que las Comunidades Europeas hayan hecho una admisión de ese tipo. En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas afirman claramente que el TP no "sustituyó" al programa CARAD. Las Comunidades Europeas explican que el TP reunió en un único marco todos los fondos sectoriales del Reino Unido para investigación y desarrollo tecnológico en régimen de colaboración.[4947] Además, en su respuesta a una pregunta formulada por el Facilitador durante el proceso del Anexo V, las Comunidades Europeas afirmaron que el TP "*sustituyó* a todos los programas industriales en régimen de colaboración, incluido el programa CARAD".[4948] Por consiguiente, no nos cabe duda de que el TP es un programa de apoyo a las actividades de investigación y desarrollo tecnológico cuya naturaleza es totalmente diferente de la del programa CARAD/ARP, el cual, como explicamos con detalle más adelante, constituye un programa específico para la investigación en la esfera de las aeronaves civiles, cosa que las Comunidades Europeas no niegan. En cambio, el TP puede ser caracterizado como un programa marco de apoyo a las actividades de investigación y desarrollo tecnológico que identifica y financia la investigación de tecnologías nuevas y emergentes en una amplia gama de sectores económicos considerados fundamentales para el crecimiento de la economía del Reino Unido.

7.1591 Tras haber constatado que las donaciones en litigio no se concedieron en virtud de concursos explícitamente limitados a entidades dedicadas a la investigación relacionada con la aeronáutica; que la disponibilidad de los fondos asignados en los concursos pertinentes no se limitó explícitamente a proyectos de investigación relacionados con la aeronáutica; y que el TP no es una continuación del programa CARAD/ARP, llegamos a la conclusión de que las subvenciones otorgadas a Airbus en el marco del TP que son objeto de la reclamación de los Estados Unidos no se limitaron explícitamente a "determinadas empresas" y, en consecuencia, no son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

v) Otras medidas en materia de investigación y desarrollo tecnológico

Donaciones del Gobierno francés

7.1592 Los Estados Unidas alegan que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en la esfera de la aeronáutica civil otorgadas a Airbus por el Gobierno francés son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque se proporcionaron con cargo a un presupuesto dedicado a la "construcción aeronáutica" y limitado a las empresas fabricantes del sector aeronáutico.[4949] Aunque los Estados Unidos no han identificado un apartado concreto del artículo 2 como la base para su alegación, de la naturaleza de los argumentos que presentan inferimos que su alegación se basa en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no cuestionan la alegación de los Estados Unidos.

[4946] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 691.
[4947] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1286.
[4948] *Véase* CE, respuesta a la pregunta 219 b) del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).
[4949] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 685.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1593 Tras haber examinado atentamente las pruebas presentadas por los Estados Unidos[4950], nos resulta evidente que las cuantías de los fondos en litigio corresponden a las cantidades distribuidas al sector de la aeronáutica civil francesa en su conjunto que, entre otros, incluye a Airbus.[4951] Las pruebas existentes indican que los fondos en litigio se destinaron a actividades de investigación en la esfera de la construcción de aeronaves civiles y se concedieron con cargo a un presupuesto específico.[4952] Los informes presentados por los Estados Unidos indican que los fondos se otorgaron fundamentalmente a las siguientes empresas aeronáuticas: "Aérospatiale-Matra", "Dassault Aviation" y "L'Onera".[4953] Además, una Nota de la "Direction des programmes aéronautiques et de la coopération", presentada por las Comunidades Europeas, indica que se concedió a Airbus más de la mitad de la ayuda proporcionada entre 1994 y 2005 para investigaciones y estudios sobre la gama de aeronaves de más de 100 asientos.[4954]

7.1594 Teniendo en cuenta que los fondos disponibles se limitaron explícitamente al sector de la aeronáutica civil francesa, constatamos que las donaciones del Gobierno francés para investigación y desarrollo tecnológico impugnadas por los Estados Unidos fueron específicas para Airbus y/o la industria aeronáutica, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

Donaciones del Gobierno Federal alemán

7.1595 Los Estados Unidos alegan que las donaciones del Gobierno Federal alemán para proyectos de investigación y desarrollo tecnológico relacionados con las LCA en los que participó Airbus en el marco de los programas LuFo I, LuFo II y LuFo III son específicas, en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC, porque se desembolsaron con cargo a presupuestos dedicados a la industria de la aeronáutica civil y porque el acceso a ellas se limitó explícitamente a la industria de la aeronáutica civil.[4955] Aunque los Estados Unidos no han identificado un apartado concreto del artículo 2 como la base para su alegación, de la naturaleza de los argumentos que presentan inferimos que su alegación se basa en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no cuestionan la alegación de los Estados Unidos.[4956]

7.1596 Tras haber examinado atentamente las pruebas presentadas por los Estados Unidos[4957], nos resulta evidente que los programas LuFo estaban limitados al sector aeronáutico. De hecho, en sus respuestas a las preguntas del Facilitador, las Comunidades Europeas admiten que los fondos federales proporcionados a través de los programas LuFo se otorgaron exclusivamente al sector

[4950] *Véanse* los párrafos 7.1467-7.1473 *supra*.

[4951] *Véase, por ejemplo, Budget 1997: Sénat, Nº 89 (session ordinaire de 1999-2000), Rapport Général, Commission des Finances du Contrôle Budgétaire et des Comptes Economiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2000*, tomo III, anexo. 25, *Equipment, Transport et Logement; III. - Transport; Transport Aérien et Météorologie et Aviation Civile*, Estados Unidos - Prueba documental 337, página 88.

[4952] *Sénat, Nº 73 (session ordinaire de 2003-2004), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2004*, tomo III, anexo 18 *Équipement, Transport et Logement. III. - Transports et Sécurité Routière: Aviation et Aéronautique Civiles*, Estados Unidos - Prueba documental 337F, página 37. *Véase también* la Prueba documental 208 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas.

[4953] *Sénat, Nº 73 (session ordinaire de 2003-2004), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2004*, tomo III, anexo 18 *Équipement, Transport et Logement. III. - Transports et Sécurité Routière: Aviation et Aéronautique Civiles*, Estados Unidos - Prueba documental 337F, página 37. *Véase también* la Prueba documental 208 (ICC) presentada por las Comunidades Europeas.

[4954] CE - Prueba documental 209 (ICC). En la página 2 de la Nota se indica que el término "Airbus" engloba a Aérospatiale, Aérospatiale-Matra, EADS Airbus y Airbus France.

[4955] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 665 y 666.

[4956] CE, respuesta a la pregunta 108 del Grupo Especial.

[4957] *Véanse* los párrafos 7.1457 y 7.1458, y 7.1493-7.1495 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

aeronáutico.[4958] Los planes presupuestarios presentados por los Estados Unidos indican, además, que el objetivo de estos programas era promover la competitividad de la industria aeronáutica en Alemania.

7.1597 Por consiguiente, no nos cabe duda de que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en litigio se limitaron explícitamente al sector de la aeronáutica alemana. Estamos de acuerdo por tanto con los Estados Unidos en que son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

Donaciones de los gobiernos subfederales alemanes para investigación y desarrollo tecnológico

7.1598 Los Estados Unidos alegan que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico recibidas por Airbus de los gobiernos subfederales alemanes de Baviera, Bremen y Hamburgo son especificas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque están explícitamente limitadas a Airbus y/o la industria aeronáutica.[4959] Los Estados Unidos tampoco han identificado en este caso un apartado concreto del artículo 2 como la base para su alegación. Sin embargo, de la naturaleza de los argumentos que presentan inferimos que su alegación se basa en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no cuestionan las alegaciones de los Estados Unidos.[4960]

- Donaciones del gobierno de Baviera para investigación y desarrollo tecnológico

7.1599 Para respaldar su alegación de especificidad, los Estados Unidos han presentado varios documentos, entre ellos un fragmento tomado del sitio Web del Centro Aeroespacial Alemán ("DLR") y un documento del Parlamento bávaro.[4961] El fragmento del sitio Web del DLR describe los objetivos y el contenido de las donaciones en litigio e identifica a los candidatos admisibles. También indica que el gobierno de Baviera proporcionó a finales de 1999 15 millones de marcos alemanes para la investigación en el sector de la aviación civil en Baviera, en estrecha coordinación con el programa de investigación aeronáutica del Gobierno Federal. Los fondos se pusieron a disposición de "empresas de la industria aeronáutica de Baviera", con inclusión de universidades y centros de investigación no afiliados a universidades ubicados en Baviera. Asimismo, el documento del Parlamento bávaro indica que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico se concedieron con el fin de desarrollar las tecnologías aeronáuticas y aeroespaciales. En nuestra opinión, las pruebas que se nos han presentado ponen de manifiesto que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en litigio se concedieron únicamente con objeto de financiar actividades de investigación llevadas a cabo en Baviera para los fines del sector aeronáutico. Estamos por tanto de acuerdo con los Estados Unidos en que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico se limitaron explícitamente a "determinadas empresas" y, en consecuencia, son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

- Donaciones del gobierno de Bremen para investigación y desarrollo tecnológico

7.1600 Para respaldar su alegación de especificidad, los Estados Unidos han presentado varios documentos, entre ellos un fragmento de un memorándum del Parlamento de la Ciudad y el Estado de

[4958] CE, respuesta a la pregunta 173 del Facilitador, Estados Unidos - Prueba documental 5 (ICC).
[4959] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 670, 673 y 677.
[4960] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1259 a 1272; CE, respuesta a la pregunta 108 del Grupo Especial.
[4961] Pruebas documentales 330 y 331 presentadas por los Estados Unidos.

ICC suprimida donde se indica [***]

Bremen[4962], un fragmento tomado del sitio Web del "Instituto Fraunhofer de Investigación en Tecnología de Producción y Materiales Aplicados de Bremen"[4963] y un comunicado de prensa emitido por un Senador de Economía de la Ciudad de Bremen".[4964]

7.1601 El fragmento del memorándum del Parlamento de la Ciudad y el Estado de Bremen indica que se asignaron fondos al proyecto AMST para realizar actividades de investigación y desarrollo con miras a consolidar a Bremen como centro de construcción de aeronaves.[4965] Otro documento presentado por los Estados Unidos consiste en un fragmento tomado del sitio Web del "Instituto Fraunhofer de Investigación en Tecnología de Producción y Materiales Aplicados de Bremen" y un comunicado de prensa emitido por un Senador de Economía de la Ciudad de Bremen". En él se indica que, en el contexto de la reorganización de los constructores de aeronaves europeos, el propósito del proyecto AMST era, en particular, aprovechar los conocimientos científicos de las instituciones públicas de Bremen sobre materiales y procedimientos en beneficio de la fábrica de Airbus y continuar desarrollándolos de manera selectiva para satisfacer las necesidades de la industria de la construcción de aeronaves.[4966] Por último, el comunicado de prensa emitido por el Senador de Economía de la Ciudad de Bremen indica que la construcción de aeronaves había sido tradicionalmente una de las principales industrias de Bremen y que, al proporcionar fondos para la ejecución del proyecto AMST, el Senado esperaba contribuir a mejorar de manera significativa el rendimiento y la competitividad de la fábrica de Airbus en Bremen. En nuestra opinión, es evidente que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en litigio tenían por objeto apoyar al sector de la construcción de aeronaves de Bremen, calificado como "una de las principales industrias de Bremen", y en particular a la fábrica de Airbus en Bremen.[4967] Estamos por tanto de acuerdo con los Estados Unidos en que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico se limitaron explícitamente a "determinadas empresas" y, en consecuencia, son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

- Donaciones del gobierno de Hamburgo para investigación y desarrollo tecnológico

7.1602 Para respaldar su alegación, los Estados Unidos han presentado varios documentos, entre ellos un fragmento tomado del sitio Web del Centro Aeroespacial Alemán ("DLR")[4968] y un documento que indica los proyectos en que ha participado Airbus, las fechas en que comenzaron y terminaron esos proyectos y detalles sobre los pagos a las entidades Airbus pertinentes.[4969] El fragmento tomado del sitio Web del DLR describe los objetivos y el contenido de las donaciones en litigio e identifica a los candidatos admisibles. Afirma expresamente que los proyectos financiados tienen por objeto alentar a la industria aeroespacial de Hamburgo a intensificar sus esfuerzos para desarrollar nuevas tecnologías, es decir, para reforzar la productividad tecnológica de la industria aerospacial y de suministros de Hamburgo. Las empresas con sede en Hamburgo que operan en el sector aeroespacial figuran entre los candidatos admisibles, junto con universidades e institutos de investigación. En nuestra opinión, estas pruebas confirman que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en litigio estaban explícitamente limitadas al sector aeroespacial de Hamburgo. Estamos por tanto de acuerdo con los Estados Unidos en que las donaciones para investigación y

[4962] Estados Unidos - Prueba documental 334.
[4963] Estados Unidos - Prueba documental 336.
[4964] Estados Unidos - Prueba documental 335.
[4965] Estados Unidos - Prueba documental 334 indica que los fondos para investigación y desarrollo ascendieron en total a 24,2 millones de euros.
[4966] Estados Unidos - Prueba documental 336.
[4967] Estados Unidos - Prueba documental 335.
[4968] Estados Unidos - Prueba documental 333.
[4969] Estados Unidos - Prueba documental 332 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

desarrollo tecnológico se limitaron explícitamente a "determinadas empresas" y, en consecuencia, son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

Préstamos en el marco del PTA español

7.1603 Los Estados Unidos alegan que los préstamos recibidos por Airbus en el marco de las dos fases del PTA son específicos para Airbus y/o la industria aeronáutica en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC. Por lo que respecta al PTA I, los Estados Unidos sostienen que el Gobierno limitó explícitamente el acceso a los fondos a las empresas aeronáuticas dedicadas a la manufactura, diseño, suministro y mantenimiento de aeronaves y partes de aeronaves, y a las empresas de servicios de ingeniería y las instituciones de investigación y las universidades que desarrollaran tecnologías específicas para uso en el sector aeronáutico.[4970] Los Estados Unidos sostienen que en el caso del PTA II se aplicaron restricciones similares.[4971] Aunque los Estados Unidos no han identificado un apartado concreto del artículo 2 como la base para su alegación, de la naturaleza de los argumentos que presentan inferimos que su alegación se basa en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

7.1604 Para respaldar su alegación, los Estados Unidos han presentado, en relación con el PTA I, un documento de una página en el que se indica que las empresas que pueden participar son las dedicadas a la manufactura, diseño, suministro y mantenimiento de aeronaves y partes de aeronaves, y las empresas de servicios de ingeniería y las instituciones de investigación y las universidades que desarrollaran tecnologías específicas para uso en el sector aeronáutico[4972], y, en relación con el PTA II, una carta de la Comisión Europea al Ministerio de Asuntos Exteriores español en la que se indica que el objetivo de este programa es esencialmente promover la competitividad de la industria aeronáutica en España y se señala que no hay objeciones al programa propuesto.[4973]

7.1605 Tras haber examinado atentamente las pruebas presentadas por los Estados Unidos, nos resulta evidente que el PTA está limitado al sector aeronáutico, lo que de hecho reconocen expresamente las Comunidades Europeas en su Primera comunicación escrita.[4974] Estamos por tanto de acuerdo con los Estados Unidos en que los préstamos para investigación y desarrollo tecnológico en litigio son específicos en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

Donaciones del Gobierno del Reino Unido en el marco del programa CARAD

7.1606 Los Estados Unidos alegan que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en la esfera de la aeronáutica civil proporcionados a Airbus por el Gobierno del Reino Unido son específicas en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC porque se limitaron a entidades que realizaban investigaciones en materia de tecnología aeronáutica.[4975] Aunque los Estados Unidos no han identificado un apartado concreto del artículo 2 como la base para su alegación, de la naturaleza

[4970] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 691, donde se cita PTA I, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Secretaría de Estado de Industria, Plan I+D para el Sector Aeronáutico (sin fecha), Estados Unidos - Prueba documental 348, página 13.

[4971] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 691, donde se cita Comisión Europea, Ayuda de Estado Nº 135/1999, Plan Tecnológico Aeronáutico II, Decisión de 5 de mayo de 1999, SG(99) D/3208, Estados Unidos - Prueba documental 346, páginas 2 y 3.

[4972] Estados Unidos - Prueba documental 348.

[4973] Estados Unidos - Prueba documental 346.

[4974] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1311.

[4975] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 691; Estados Unidos - Prueba documental 341 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

de los argumentos que presentan inferimos que su alegación se basa en el párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC. Las Comunidades Europeas no cuestionan la alegación de los Estados Unidos.[4976]

7.1607 Para respaldar su alegación, los Estados Unidos han presentado un fragmento del documento "*Innovation Budget Guidelines*" (Directrices sobre presupuestos para innovación), dirigido a los responsables del programa CARAD, en el que se exponen los procedimientos que han de aplicarse en los proyectos de dicho programa. Ese fragmento indica que **[*******]**.[4977] Tenemos la certeza de que esta prueba confirma la afirmación de los Estados Unidos, no cuestionada, de que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico en litigio se limitaron a entidades que realizaban investigaciones en materia de tecnología aeronáutica. Estamos por tanto de acuerdo con los Estados Unidos en que las donaciones para investigación y desarrollo tecnológico se limitaron explícitamente a "determinadas empresas" y, en consecuencia, son específicas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 2 del Acuerdo SMC.

vi) Conclusión

7.1608 Sobre la base de cuanto antecede, constatamos que los Estados Unidos han establecido que las siguientes medidas en materia de investigación y desarrollo tecnológico constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC: las donaciones otorgadas a Airbus en virtud del Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto y Sexto Programas Marco de las Comunidades Europeas; los préstamos concedidos a Airbus en el marco del programa español PROFIT; las donaciones otorgadas a Airbus por el Gobierno francés; las donaciones otorgadas a Airbus por el Gobierno Federal alemán; las donaciones otorgadas a Airbus por determinados gobiernos subfederales alemanes; los préstamos concedidos a Airbus en el marco del programa español PTA; y las donaciones otorgadas a Airbus en el marco del programa CARAD del Reino Unido.

7.1609 Por otra parte, llegamos a la conclusión de que los Estados Unidos no han establecido que las donaciones otorgadas a Airbus en el marco del Technology Programme del Reino Unido constituyen subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC y no continuaremos examinándolas en la presente diferencia.

[4976] CE, respuesta a la pregunta 108 del Grupo Especial.
[4977] Estados Unidos - Prueba documental 341 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXOS DE LA SECCIÓN VII.E.10

ANEXO I.1 - Segundo Programa Marco

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
1	EASN	*Contribution to European Aero Supercomputing Network* (Contribución a la red europea de supercomputación aérea)
2	CAPRI	*Civil Aircraft Protection Against Ice* (Protección de las aeronaves civiles contra el hielo)
3	SCIA	*Helicopter Rotor/Fuselage Interactional Aerodynamics* (Relación entre el rotor y el fuselaje de helicópteros Aerodinámica)
4	ODT	*Optical Data Transmission* (Transmisión óptica de datos)
5	ELFIN	*Investigation of Laminar Flow Technology* (Investigación sobre tecnología de flujo laminar)
6	EUROVAL	*Validation CFD Codes* (Validación de códigos de cálculo numérico de la dinámica de los fluidos)
7	IMAGES	*Integrated Modular Avionics Software* (Programa informático de aviónica modular integrada)
8	EUROMESH	*Multi - Block Mesh Generation for CFD* (Generación de malla multibloque para el cálculo numérico de la dinámica de los fluidos)
9	FANSTIC	*Future Technologies Impact on Cockpit* (Las tecnologías del futuro en la cabina de pilotaje)
10	DUPRIN	*Ducted Propfan Investigations* (Investigaciones sobre la hélice transónica con tobera)
11	All Electric Aircraft (Aeronaves totalmente electrificadas)	*All Electric Aircraft Flight Control Actuation* (Mandos de vuelo de aeronaves totalmente electrificadas)
12	GEMINI	*Airframe/Propulsion Integration* (Integración célula/propulsión)
13	ACOUFAT	*Acoustic Fatigue and Related Damage Tolerance* (Tolerancia a la fatiga acústica y daños conexos)
14	ODA	*Optimum Design in Aerodynamics* (Diseño óptimo en aerodinámica)
15	Supersonic Flow (Flujo supersónico)	*Investigation of Supersonic Flow Phenomena* (Investigación sobre fenómenos relacionados con el flujo supersónico)
16	*No tiene sigla*	*Development of Improved Damage Tolerant Carbon Fibre-Matrix Composites* (Desarrollo de materiales compuestos con matriz de fibra de carbono más resistentes a los daños)
17	*No tiene sigla*	*Development of Advanced Non Contact methods for Non Destructive Detection of Defects and Damage in Aeronautical Structures* (Desarrollo de métodos avanzados sin contacto para la detección no destructiva de defectos y daños en estructuras aeronáuticas)
18	*No tiene sigla*	*Low Cost MMC Made by Spray Deposition* (Materiales compuestos con matriz metálica de bajo costo fabricados mediante deposición por pulverización)
19	*No tiene sigla*	*Development of Techniques for Polymeric Diaphragm Forming of Continuous Fibre Reinforced Thermoplastics* (Desarrollo de técnicas

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
		para la formación de un diafragma polimérico de material termoplástico reforzado con fibra continua)
20	*No tiene sigla*	*New Plating Techniques for Aluminium Alloys* (Nuevas técnicas de recubrimiento para aleaciones de aluminio)
21	*No tiene sigla*	*Damage Tolerance and Fatigue Design Methodology for Primary Composite Structures* (Resistencia y métodos de diseño incorporando parámetros de fatiga en estructuras compuestas primarias)
22	*No tiene sigla*	*Post-Buckling Behaviour of CFC Structures* (Comportamiento posterior al pandeo de estructuras de CFC)
23	*No tiene sigla*	*Application of Feature Based Modelling for Complex Product Design and Manufacture* (Modelos de características para el diseño y la fabricación de productos complejos)
24	ASANCA	*Advanced Study for Active Noise Control in Aircraft* (Estudio avanzado para el control activo del ruido de las aeronaves)

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO I.2 - Tercer Programa Marco

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
1	ELFIN II	*Fibre-Reinforcement of Precision Cast Parts ("FIBRECAST")* (Refuerzo con fibra de piezas de precisión fundidas)
2	FEAST	*Investigation of the aerodynamics and cooling of advanced engine turbine components* (Investigación sobre aerodinámica y enfriamiento de componentes avanzados de turbomotores)
3	CRASHWORTHINESS	*Efficient Turbulence Models for Aeronautics ("ETMA")* (Modelos eficientes de turbulencia para la aeronáutica)
4	IMAGES 2000	*Development of a High Strength Aluminum-Lithium Alloy* (Desarrollo de una aleación de aluminio y litio de alta resistencia)
5	BRE2-0153	*Basic Research in Aircraft Interior Noise ("BRAIN")* (Investigación básica sobre ruidos en el interior de las aeronaves)
6	DUPRIN II	*Aeroacoustics Methods for Fan Noise Prediction and Control ("FANPAC")* (Métodos aeroacústicos para la predicción y el control del ruido de la soplante)
7	Composite Fuselage (Fuselaje compuesto)	*Electrically Powered Integrated Control ("SMART") Actuators ("EPICA")* (Mandos eléctricos integrados)
8	BRE2-0565	*Research on organic primer concepts for aluminium substrates* (Investigación sobre revestimientos orgánicos para el aluminio)
9	LARA	*New Techniques for Paint Removal* (Nuevas técnicas para la eliminación de la pintura)
10	BRE2-0160	*Advanced civil core compressor aerodynamics* (Aerodinámica avanzada del compresor central para aplicaciones civiles)
11	BRE2-0313	*Crashworthiness for Commercial Aircraft ("CRASHWORTHINESS")* (Resistencia a la rotura de la estructura de aeronaves comerciales)
12	EPICA flight tests (pruebas de vuelo EPICA)	*Future laser atmospheric measurement equipment* (Los nuevos equipos de medición atmosférica por láser)
13	EPICA	*"Generic Approach for ATM Systems" ("GAAS")* (Enfoque genérico de los sistemas de gestión del tráfico aéreo)
14	LAGER I	*Development of a New Aluminium Alloy for use at 150º C* (Desarrollo de una nueva aleación de aluminio para utilización a 150ºC)
15	BRE2-0227	*Simulation of Resin Transfer Moulding Process for Efficient Design and Manufacture of Composite Components 3* (Simulación de un proceso de moldeado por transferencia de resina para el diseño y la fabricación eficientes de componentes compuestos)
16	BRE2-0151	*New Techniques for Paint Removal* (Nuevas técnicas para la eliminación de la pintura)
17	PICANT	*Process/Integrated Cost Analysis Tool* (Instrumento de análisis de costos de procesos/integrado)
18	PROTAILTHERM	*Property tailoring and net shape processing of structures from textile preforms with thermoplastic matrices* (Adaptación de propiedades y conformado de estructuras a partir de formas iniciales

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
		textiles con matrices termoplásticas)
19	ECARP	*European Computational Aerodynamics Research Project* (Proyecto europeo de investigación sobre cálculo numérico en aerodinámica)
20	FANSTIC II	*Future ATM New Systems and Technologies Integration in Cockpits* (Integración futura de nuevos sistemas y tecnologías de gestión del tráfico aéreo en las cabinas de pilotaje)
21	MOSAIC	*Measurement of ozone on Airbus in-service aircraft* (Medición del ozono en las aeronaves de Airbus en servicio)
22	NOSOST	*New optical sensors and optical signal transmissions* (Nuevos sensores ópticos y sistemas de trasmisión óptica de señales)
23	GEMINI II	*Basic Test Rig for a Generic Model for Wind Tunnel Test on Airframe Propulsion Integration with Emphasis on Advanced Propeller II* (Banco de pruebas básico para un modelo genérico de túnel aerodinámico destinado a probar la integración célula/propulsión en particular el sistema de hélice avanzada II)
24	ASANCA II	*Advanced study for active noise control in aircraft* (Estudio avanzado sobre el control activo del ruido en las aeronaves)
25	GAAS	*Generic Approach for ATM Systems* (Enfoque genérico de los sistemas de gestión del tráfico aéreo)
26	VERSATILE	*Vision enhancement for reliable and safe air transport in limiting environment* (Mejora de la visión para un transporte aéreo fiable y seguro en condiciones difíciles)
27	SNAAP	*Study of Noise and Aerodynamics of Advanced Propellers* (Estudio del ruido y la aerodinámica de hélices avanzadas)
28	NS Solvers	Sistemas de resolución Navier-Stones
29	FANPAC	*Aeroacoustics Methods for Fan Noise Prediction and Control* (Métodos aeroacústicos para la predicción y el control del ruido de la soplante)
30	AERONOX	*The Impact Of Nox Emissions from Aircraft Upon the Atmosphere at Flight Altitude 8 - 15 km* (Efectos atmosféricos de las emisiones de óxidos de nitrógeno de las aeronaves que vuelan a una altitud de 8 a 15 km)

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO I.3 - Cuarto Programa Marco

	Sigla del proyecto	Titulo del proyecto
1	ENHANComunidades Europeas	*Enhanced aeronautical concurrent engineering* (Mejora de la ingenieria aeronáutica concurrente)
2	RAIN	*Reduction of airframe and installation noise* (Reducción del ruido de la célula de las aeronaves y la instalación)
3	HYLDA	*Hybrid Laminar Flow Demonstration on Aircraft* (Demostración del flujo laminar híbrido en las aeronaves)
4	APRICOS	*Advanced Primary Composites Structures* (Estructuras primarias avanzadas de materiales compuestos)
5	SPIDERS	*Specification Procedures for Industrial Distributed European Realisation of Systems* (Procedimientos para la especificación de sistemas industriales distribuidos en Europa)
6	ENIFAIR	*Engine integration on Future Transport Aircraft* (Integración de motores en futuras aeronaves de transporte)
7	MDO	*Multi-Disciplinary Design, Analysis and Optimisation of Aerospace Vehicles* (Diseño, análisis y optimización multidisciplinares de vehículos aeroespaciales)
8	SMAAC	*Structural Maintenance of Ageing Aircraft* (Mantenimiento para el envejecimiento estructural de aeronaves)
9	HYLTEC	*Hybrid Laminar Flow Technology* (Tecnología de flujo laminar híbrido)
10	MONITOR	*Monitoring On-line Integrated Technologies for Operational Reliability* (Integración de tecnologías de vigilancia y garantía de fiabilidad)
11	Comunidades EuropeasDIX	Métodos de diseño específico integrado (*"Design for Integrated X-methodologies" CEDIX*) en ingeniería concurrente para el diseño preliminar y detallado de secciones de aeronaves
12	BRPR-97-0551	*Design of Human/Machine Interfaces and their Validation in Aeronautics* (Diseño de interfaces persona/máquina y su validación en la aeronáutica)
13	FLEXSHOP	*Flexible Workshop for Airframe Assembly* (Taller flexible para el montaje de células)
14	CRASURV	*Commercial Aircraft - Design for Crash Survivability* (Aeronaves comerciales - Diseño para la supervivencia a accidentes)
15	DOCT	*Development of Clean technologies for Aircraft Industry* (Desarrollo de tecnologías limpias para la industria aeronáutica)
16	CANDIA	*Cost Reduction by Advanced non-Destructive Inspection of Aeronautical Structures* (Reducción de costos mediante la inspección avanzada no destructiva de estructuras aeronáuticas)
17	MASSPS	*Materials system for surface protection and sealing* (Sistema de materiales para la protección y el sellado de superficies)
18	3D-PTM	*Assessment of Economic and Technical Advantages of 3-D Preform Transfer Moulding* (Evaluación de las ventajas económicas y técnicas

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Titulo del proyecto
		del moldeo de formas iniciales en dos fases)
19	AVTAC	*Advanced Viscous Flow Simulation Tools for Complete Civil Transport Aircraft Design* (Instrumentos avanzados de simulación de flujo viscoso para el diseño íntegro de aeronaves civiles de transporte)
20	INDUComunidades Europeas	*Advanced integrated NDT concepts for unified life-cycle* (Conceptos avanzados de integración de pruebas no destructivas para un ciclo de vida unificado)
21	EDAVCOS	*Efficient Design and Verification of Composite Structures* (Diseño y verificación eficientes de estructuras compuestas)
22	CATE	*Composites and Advanced Aircraft Technologies Electromagnetic Protection* (Protección electromagnética de los materiales compuestos y las tecnologías avanzadas de las aeronaves)
23	ADPRIMAS	*Advanced Concepts for Primary Metallic Aircraft Structures* (Conceptos avanzados para estructuras metálicas primarias de aeronaves)
24	ELGAR	*European Landing Gear Advanced Research* (Investigación avanzada europea sobre trenes de aterrizaje)
25	IAPPS	*Integrated Automated Process Planning System* (Sistema integrado automatizado de planificación de procesos)
26	EUROWAKE	*Wake Vortex Formation of Transport Aircraft* (Formación de la estela turbulenta en las aeronaves de transporte)
27	EUROSUP	*Reduction of Wave & Lift-Dependent Drag for Supersonic Transport Aircraft* (Reducción de la resistencia al avance debida a las ondas de choque y la elevación en aeronaves supersónicas de transporte)
28	REAL	*Robust and Efficient Autopilot Control Laws Design* (Diseño sólido y eficiente del control por piloto automático)
29	EuroShock II	*Drag Reduction by Shock and Boundary Layer Control* (Reducción de la resistencia al avance mediante el control de los choques y la capa límite)
30	EUROTRANS	*European Program for Transition Prediction* (Programa europeo de predicción de la transición)
31	FASTFLO	*Fully Automatic System for Three-dimensional Flow Simulations* (Sistema automático de simulaciones del flujo en tres dimensiones)
32	3FMS	*Free Flight - Flight Management System* (Vuelo libre - Sistema de gestión de vuelos)
33	ADSTREFF	*Targeted Research Action in Advanced Structural Efficiency* (Actividades selectivas de investigación sobre eficiencia estructural avanzada)
34	APIAN	*Advanced Propulsion Integration Aerodynamics and Noise* (Aerodinámica y control del ruido de sistemas de propulsión avanzados)
35	ASSET	*The Development of Advanced Surface Engineering Techniques for Future Aerospace Transmissions* (Desarrollo de técnicas avanzadas de ingeniería de superficies para futuras transmisiones aeroespaciales)

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Titulo del proyecto
36	AWARD	*All Weather Arrival & Departure* (Llegadas y salidas con todo tipo de condiciones meteorológicas)
37	BRPR-95-0095	*Control of Gas Phase and Condensed Matter Temperature in Industrial Processes* (Control de la temperatura de la fase gaseosa y la materia condensada en los procesos industriales)
38	BRPR-95-0105	*Development of Elevated Temperature Aluminium Alloys* (Desarrollo de aleaciones de aluminio a temperatura elevada)
39	BRPR-98-5050	*Thematic Network Wake Vortex* (Red temática sobre la estela turbulenta)
40	CREEPAL	*Long term creep and thermal-mechanical cycling behaviour of aluminium alloys* (Fluencia y ciclos termomecánicos de las aleaciones de aluminio a largo plazo)
41	DMU-ES	*Digital Mock-up Ergonomic Simulation* (Simulación ergonómica mediante maquetas digitales)
42	DMU-MM	*Digital Mock-up Modelling Methodologies and Tools for Product Conception and Downstream Processes* (Métodos e instrumentos de construcción de maquetas digitales para la concepción de productos y procesos en fases ulteriores)
43	DMU-VI	*Digital Mock-up Visualisation in Product Conception and Downstream Processes* (Visualización de maquetas digitales en la concepción de productos y procesos en fases ulteriores)
44	DRAGNET	*European drag reduction network* (Red europea sobre reducción de la resistencia al avance)
45	DUCAT	*Basic research on duct acoustics and radiation* (Investigación básica sobre acústica y radiación en conductos)
46	DYNASAFE	*Development of Composite Aircraft Passenger Seats with 3-Point Shoulder Harnesses to Provide Enhanced Protection* (Desarrollo de asientos compuestos de aeronaves para pasajeros provistos de cinturones de seguridad con tres puntos de anclaje para mejorar la protección)
47	ELISA	*Electrical innovative surface actuation* (Sistemas innovadores de mando eléctrico de los alerones)
48	ENSPED	*European Network of Surface and Prestress Engineering and Design* (Red europea de ingeniería y diseño de superficies y pretensado)
49	EUROPIV	*Cooperative Action to Apply Particle Image Velocimetry to Problems of Industrial Interest* (Cooperación para aplicar la velocimetría por imágenes de partículas a problemas que interesan a la industria)
50	EXT-HAZ	*Improved methodological and technical approach to external hazards safety issues in the aerospace industry* (Enfoque metodológico y técnico mejorado de las cuestiones relativas a la seguridad frente a peligros externos en la industria aeroespacial)
51	FLITE	*Forum for large improvement of air traffic in Europe* (Foro para la mejora del tráfico aéreo en Europa)
52	ISAWARE	*Increasing Safety through collision Avoidance WARning intEgration* (Aumento de la seguridad mediante la integración de avisos para evitar colisiones)

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Titulo del proyecto
53	LABWELD	*Laser beam welding in the transportation industries* (Soldadura por láser en las industrias del transporte)
54	NAWM	*Novel Aluminium Welding Methods* (Nuevos métodos de soldadura del aluminio)
55	NEVADA	*Open Integrated Avionics for European Air Transport Aircraft* (Aviónica abierta e integrada para las aeronaves europeas de transporte aéreo)
56	PERFECT	*Process Efficient Regulation for Economical Composites* Technologies (Reglamentación de tecnologías de materiales compuestos económicos)
57	PIVNET	Colaboración europea entre la industria, centros de investigación y universidades para el desarrollo y la aplicación de la velocimetría por imágenes de partículas
58	PRECIMOULD	*High Precision Composites Moulding prediction of Distortion Using Analytical Methods* (Moldeado de materiales compuestos de alta precisión y predicción de su distorsión mediante métodos de análisis)
59	PROFOComunidades Europeas	*Product Focused Concurrent Engineering* (Ingeniería concurrente centrada en los productos)
60	RANNTAC	*Reduction of aircraft noise by nacelle treatment and active control* (Reducción del ruido de las aeronaves mediante el tratamiento y el control activo de la barquilla)
61	RESOUND	*Reduction of engine source noise through understanding and novel design* (Estudios y nuevos diseños para reducir el ruido originado por los motores)
62	SAMBA	*Smart actuator and modular braking applications* (Aplicaciones de mandos inteligentes y frenado modular)
63	TRA3	*Targeted research action in aerospace aerodynamics* (Investigación selectiva sobre aerodinámica espacial)
64	UNSI	*Unsteady Viscous Flow in the Context of Fluid Structure Interaction* (Flujo viscoso variable en el contexto de la interacción de estructuras fluidas)
65	X-NOISE	*Aircraft external noise thematic network* (Red temática sobre ruidos externos de las aeronaves)
66	AIRDATA	*Aircraft Drag and Thrust Analysis* (Análisis de la resistencia al avance y el empuje de las aeronaves)
67	AERONET	*The European Aeroemissions Network* (Red europea sobre emisiones aéreas)
68	AEROJET II	Construcción de un prototipo de sistema de medición no intrusiva de los gases de escape en las turbinas de gas
69	AEROPROFILE	Elaboración de una espectrometría para estudiar simultáneamente la distribución espacial de las temperaturas y las especies químicas en los escapes de las aeronaves
70	AFMS	*Advanced Flight Management System* (Sistema avanzado de gestión de vuelos)

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Titulo del proyecto
71	VINTHEC	*Visual Interactive and Human Effectiveness in the Cockpit* (Interacción visual y eficacia humana en la cabina de pilotaje)
72	*No tiene sigla*	Investigación sobre la viabilidad de la tecnología MEMS para el control de la capa límite en las aeronaves
73	DAMASCOS	*Damage Assessment in Smart Composite Materials* (Evaluación de daños en los materiales compuestos inteligentes)
74	HICAS	*High velocity impact of composite aircraft structures* (Impacto de estructuras compuestas de las aeronaves a alta velocidad)
75	WAVENC	*Wake vortex evolution in far-wake region & wake vortex encounter* (Evolución de la estela turbulenta lejana o intersección con una estela turbulenta)
76	*No tiene sigla*	Mediciones no intrusivas de las emisiones de los motores de las aeronaves

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO I.4 - Quinto Programa Marco

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
1	AWIATOR	*Aircraft Wing Advanced Technology Operations* (Operaciones de tecnología avanzada de alas de aeronaves)
2	TANGO	*Technology Application to the Near Term Business Goals and Objectives of the Aerospace Industry* (Aplicación de tecnología a las metas y objetivos a corto plazo de la industria aeroespacial)
3	FAComunidades Europeas	*Friendly Aircraft Cabin Environment* (Entorno favorable en la cabina de pilotaje de las aeronaves)
4	C-WAKE	*Wake Vortex Characterization and Control* (Caracterización y control de la estela turbulenta)
5	IARCAS	*Improve And Assess Repair Capability Of Aircraft Structures* (Mejora y evaluación de la capacidad de reparación de estructuras aeronáuticas)
6	HIRETT	*High Reynolds Number Tools And Techniques For Civil Transport Aircraft Design* (Instrumentos y técnicas relacionados con un número de Reynolds alto para el diseño de aeronaves civiles de transporte)
7	VELA	*Very Efficient Large Aircraft* (Grandes aeronaves muy eficientes)
8	WAFS	*Welding Of Airframes By Friction Stir* (Soldadura de células de aeronaves por fricción-agitación)
9	LiSA	*Light-Weight Low-Cost Surface Protection For Advanced Aircraft Structures* (Protección ligera y de bajo costo para superficies de estructuras avanzadas de aeronaves)
10	NEFA	*New Empennage for Aircraft* (Nuevo empenaje para aeronaves)
11	INCA	*Improved Nde Concepts For Innovative Aircraft Structures And Efficient Operational Maintenance* (Evaluaciones no destructivas de estructuras innovadoras de aeronaves y mantenimiento operativo eficiente)
12	EUROLIFT	*European High Lift Programme* (Programa europeo de alta sustentación)
13	ALTTA	*Application Of Hybrid Laminar Flow Technology On Transport Aircraft* (Aplicación de tecnología de flujo laminar híbrido a aeronaves de transporte)
14	INDeT	*Integration of Non Destructive Testing* (Integración de pruebas no destructivas)
15	ADFAST	*Automation for Drilling, Fastening, Assembly, Systems Integration, and Tooling* (Automatización de la perforación, el cierre, el montaje, la integración de sistemas y el mecanizado)
16	ROSAS	*Research On Silent Aircraft Concepts* (Investigación sobre conceptos de aeronaves silenciosas)
17	M-DAW	*Modelling and Design of Advanced Wing tip devices* (Construcción de modelos y diseño de mecanismos avanzados para los extremos de las alas)
18	EECS	*Efficient And Economic Cabling System* (Sistema de cableado eficiente y económico)
19	TAURUS	*Technology Development For Aeroelastic Simulations On Unstructured Grids* (Desarrollo de tecnología para simulaciones aeroelásticas en mallas no estructuradas)
20	FALCOM	*Failure, Performance And Processing Prediction For Enhanced Design With*

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
		Non-Crimp Fabric Composites (Predicción de fallos, rendimiento y elaboración para mejorar el diseño de materiales compuestos no tejidos)
21	AEROSHAPE	*Multi Point Aerodynamic Shape Optimisation* (Optimización de formas aerodinámicas en varios puntos)
22	AGEFORM	*Ageformable panels for commercial aircraft* (Fabricación de paneles de aeronaves comerciales en procesos que combinan la conformación y el envejecimiento)
23	HELIX	*Innovative Aerodynamic High Lift Concepts* (Conceptos aerodinámicos innovadores en materia de alta suspensión)
24	BOJCAS	*Bolted Joints in Composite Aircraft Structures* (Juntas empernadas en estructuras compuestas de aeronaves)
25	3AS	*Active Aeroelastic Aircraft Structure* (Estructura aeroelástica activa de aeronaves)
26	ADAMS 2	*Human Centred Operations In Aircraft Dispatch And Maintenance* (Operaciones de tráfico y mantenimiento de aeronaves que dependen de personas)
27	ADMIRE	*Advanced Design concepts and Maintenance by Integrated Risk Evaluation for aerostructures* (Conceptos avanzados de diseño y mantenimiento mediante evaluación integrada de riesgos para aeroestructuras)
28	AERO2K	*Global aircraft emissions data project for climate impacts evaluation* (Proyecto de datos sobre emisiones mundiales de las aeronaves para la evaluación del impacto en el clima)
29	AEROMEMS II	*Advanced Aerodynamic Flow Control Using MEMS* (Control avanzado del flujo aerodinámico mediante el sistema MEMS)
30	AERONET II	*Aircraft Emissions and Reduction Technologies* (Tecnologías de reducción de emisiones de las aeronaves)
31	AFAS	*Aircraft In The Future Air Traffic Management System* (Las aeronaves en el futuro sistema de gestión del tráfico aéreo)
32	ASICA	*Air Management Simulation For Aircraft Cabins* (Simulación de la gestión del tráfico aéreo para cabinas de aeronaves)
33	ASL	*Aircraft Service Logistics* (Logística de los servicios a aeronaves)
34	Cabinair	Mejora de la calidad del aire en las cabinas de las aeronaves mediante "mediciones en el cielo" y diseños y tecnologías innovadores
35	COCOPAN	*Advanced Digital Network For New Cockpit Overhead Panel* (Red digital avanzada para el nuevo panel superior de las cabinas de pilotaje)
36	CRAHVI	*Crashworthiness Of Aircraft For High Velocity Impact* (Resistencia a la rotura de las aeronaves en caso de impacto a alta velocidad)
37	CRYOPLANE	*Liquid Hydrogen Fuelled Aircraft - System Analysis* (Aeronaves alimentadas con hidrógeno líquido - Análisis del sistema)
38	EEFAE	*Efficient And Environmentally Friendly Aircraft Engine* (Motores de aeronaves eficientes e inocuos para el medio ambiente)
39	EM-HAZ	*Methods and Technologies for Aircraft Safety and Protection Electromagnetic Hazards* (Métodos y tecnologías para garantizar la seguridad de las aeronaves y su protección contra los peligros electromagnéticos)

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
40	EPISTLE	*European Project for Improvement of Supersonic Transport Low Speed Efficiency* (Proyecto europeo para la mejora de la eficiencia de los medios de transporte supersónico a baja velocidad)
41	ESACS	*Enhanced Safety Assessment For Complex Systems* (Mejora de la evaluación de la seguridad de sistemas complejos)
42	EUROPIV 2	Programa conjunto para mejorar el rendimiento de la velocimetría por imágenes de partículas en la industria y la investigación
43	FIREDETEX	Nuevos sistemas de detección de incendios/humo y de extinción de incendios para aeronaves
44	FLOMANIA	*Flow Physics Modelling-An Integrated Approach* (Construcción de modelos en la física de fluidos - Enfoque integrado)
45	GIFT	*Gnss - Inertial Future Landing Techniques* (Sistema mundial de navegación por satélite - Técnicas futuras de aterrizaje en navegación inercial)
46	HORTIA	*Heat And Oxidization Resistant Titanium Alloys Applications* (Aplicaciones de aleaciones de titanio resistentes al calor y la oxidación)
47	IDA	*Investigation On Damage Tolerance Behaviour Of Aluminium Alloys* (Investigación sobre la resistencia a daños de las aleaciones de aluminio)
48	IMCAD	*Improving The Cockpit Application Development Process* (Mejora del proceso de desarrollo de aplicaciones para las cabinas de pilotaje)
49	INTENT	*The Transition towards Global Air and Ground Collaboration in Traffic Separation Assurance* (Transición a la colaboración mundial en tierra y aire para garantizar la separación del tráfico)
50	ISAWARE II	*Increasing safety by enhancing crew situation AWAREness* (Aumento de la seguridad mediante un mejor conocimiento de la situación por parte de la tripulación)
51	I-WAKE	*Instrumentation Systems For On-Board Wake-Vortex And Other Hazards Detection Warning And Avoidance* (Sistemas de instrumentación para detectar y evitar a bordo las estelas turbulentas y otros peligros)
52	LOADNET	*Low Cost Optical Avionics Data Networks* (Redes ópticas de datos, de bajo costo, sobre aviónica)
53	NATACHA	*Network Architecture And Technologies For Airborne Communication Of Internet High Bandwidth Application* (Arquitectura de redes y tecnologías para la comunicación aérea de aplicaciones de Internet de banda ancha)
54	NEPAIR	*Development Of The Technical Basis For A New Emissions Parameter Covering The Whole Aircraft Operation* (Desarrollo de la base técnica de un nuevo parámetro para las emisiones que abarque todas las operaciones de las aeronaves)
55	NEWSCREEN	*Three Large Displays Cockpit Approach-New Screen* (Nuevo enfoque basado en tres grandes pantallas de visualización para la cabina de pilotaje)
56	PAMELA	*Prospective Analysis For Modular Electronic Integration In Airborne Systems* (Análisis prospectivo para la integración de la electrónica modular en sistemas de a bordo)
57	PIVNET2	Colaboración europea en materia de desarrollo, evaluación de la calidad y normalización de la velocimetría por imágenes de partículas para aplicaciones industriales (*Particle Image Velocimetry*)

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
58	POA	*Power Optimised Aircraft* (Aeronave con potencia optimizada)
59	SAFE SOUND	*Safety Improvement By Means Of Sound* (Mejora de la seguridad mediante funciones de audio más eficaces)
60	SILENComunidades Europeas(R)	*Significantly Lower Community Exposure To Aircraft Noise* (Exposición significativamente menor de la comunidad a los ruidos de las aeronaves)
61	SOBER	*Sonic Boom European Research Programme : Numerical and Laboratory-Scale Experimental Simulation* (Programa europeo de investigación sobre el estampido sónico: Simulación numérica y experimental en laboratorio)
62	S-Wake	*Assessment Of Wake Vortex Safety* (Evaluación de la seguridad de la estela turbulenta)
63	VICTORIA	*Validation Platform For Integration Of Standardised Components, Technologies, And Tools In An Open, Modular And Improved Aircraft Electronic System* (Plataforma de validación para la integración de componentes, tecnologías e instrumentos normalizados en un sistema electrónico abierto, modular y mejorado para las aeronaves)
64	KATnet	*Key Aerodynamic Technologies For Aircraft Performance Improvement* (Tecnologías aerodinámicas fundamentales para la mejora del rendimiento de las aeronaves)
65	SmartFuel	*Third Generation Digital Fluid Management System* (Sistema digital de gestión de fluidos de tercera generación)
66	WakeNet2-Europe	*A European Thematic Network for Aircraft Wake Turbulence* (Red temática europea sobre la estela turbulenta de las aeronaves)
67	X^2-NOISE	*Aircraft external noise network, Phase II* (Red sobre ruidos externos de las aeronaves, Fase II)
68	AEROFIL	*New Concept of High-Pressure Hydraulic Filter for Aeronautics Preserving Environment* (Nuevo concepto de filtro hidráulico de alta presión para preservar el medio ambiente en la aeronáutica)
69	FUBACOMP	*Full-Barrel Composite Fuselage* (Fuselaje abarrilado de material compuesto enteramente integrado)
70	HEAComunidades Europeas	*Health Effects in the Aircraft Cabin Environment* (Efectos en la salud del entorno en la cabina de las aeronaves)
71	HiAER	*High-Level Modelling of High-Lift Aerodynamics* (Construcción de modelos de alto nivel para la aerodinámica de alta sustentación)
72	MA-AFAS	*More Autonomous Aircraft in the Future Air-Traffic Management System* (Aeronaves más autónomas en el futuro sistema de gestión del tráfico aéreo)
73	MOB	Sistema informático para el diseño multidisciplinar y la optimización de la configuración alas-fuselaje
74	VINTHEC II	*Visual Interaction and Human Effectiveness in the Cockpit, Part II* (Interacción visual y eficacia humana en la cabina de pilotaje, Parte II)

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO I.5 - Sexto Programa Marco

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
1	ALCAS	*Advanced Low Cost Aircraft Structures* (Estructuras avanzadas de bajo costo para aeronaves)
2	Comunidades EuropeasLINA	*Fuel Cell Application in a New Configured Aircraft* (Aplicación de la célula de combustible a aeronaves de nueva configuración)
3	COMPACT	*A Concurrent Approach to Manufacturing Induced Part Distortion in Aerospace Components* (Enfoque concurrente de la distorsión de los componentes aeroespaciales en la fabricación)
4	DIALFAST	*Development of Innovative and Advanced Laminates for Future Aircraft Structure* (Desarrollo de laminados innovadores y avanzados para futuras estructuras de aeronaves)
5	DINAMIT	*Development and innovation for Advanced Manufacturing of Thermoplastics* (Desarrollo e innovación en la fabricación avanzada de materiales termoplásticos)
6	ECOSHAPE	*Economic Advanced Shaping Processes for Integral Structures* (Procesos económicos de configuración avanzada para estructuras integrales)
7	EUROLIFT II	*European High Lift Programme II* (Programa europeo de alta sustentación II)
8	FLIRET	*Flight Reynolds Number Testing* (Pruebas del número de Reynolds en vuelos)
9	ISAAC	*Improvement of Safety Activities on Aeronautical Complex Systems* (Mejora de la seguridad en sistemas aeronáuticos complejos)
10	MUSCA	*Non-linear static MUltiSCAle analysis of large aero-structures* (Análisis estático no lineal en diferentes escalas de grandes aeroestructuras)
11	NACRE	*New Aircraft Concepts REsearch* (Investigación sobre nuevos conceptos de aeronaves)
12	REMFI	*Rear Fuselage and Empennage Flow Investigation* (Investigación sobre flujos en la parte trasera del fuselaje y el empenaje)
13	SMIST	*Structural Monitoring with Advanced Integrated Sensor Technologies* (Vigilancia estructural con tecnologías avanzadas de sensores integrados)
14	TATEM	*Technologies and Techniques for New Maintenance Concepts* (Tecnologías y técnicas para nuevos conceptos de mantenimiento)
15	VIVAComunidades Europeas	*Value improvement through a Virtual Aeronautical Collaborative Enterprise* (Aumento del valor mediante la colaboración aeronáutica en un entorno virtual)
16	WEL-AIR	*Development of Short Distance WELding Concepts for AIRframes* (Desarrollo de conceptos de soldaduras cortas para la célula de los aviones)
17	TELFONA	*Testing for Laminar Flow on New Aircraft* (Pruebas de flujo laminar en nuevas aeronaves)
18	AEROMAG	*Aeronautical Application of Wrought Magnesium* (Aplicaciones aeronáuticas del magnesio forjado)
19	AERONET III	*Aircraft Emissions and Reduction Technologies* (Tecnologías de

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
		reducción de las emisiones de las aeronaves)
20	ANASTASIA	*Airborne New and Advanced Satellite techniques & Technologies in A System Integrated Approach* (Técnicas y tecnologías aéreas nuevas y avanzadas basadas en un sistema integrado)
21	FLYSAFE	*Airborne Integrated Systems for Safety improvement, Flight Hazard Protection and All Weather Operations* (Sistemas aéreos a bordo para mayor seguridad, protección contra los peligros en los vuelos y operaciones con todo tipo de condiciones meteorológicas)
22	MESSIAEN	*Methods for the Efficient Simulation of Aircraft Engine Noise* (Métodos de simulación eficiente de ruidos de los motores de las aeronaves)
23	OPTIMAL	*Optimized Procedures and Techniques for IMprovement of Approach and Landing* (Procedimientos y técnicas optimizados para mejorar la aproximación y el aterrizaje)
24	PIBRAC	*PIezo BRake ACtuator* (Mando piezoeléctrico del freno)
25	SAFEE	*Security of Aircraft in the Future European Environment* (Seguridad de las aeronaves en el futuro entorno europeo)
26	SIRENA	*External EMC simulation for radio electric systems, in the close environment of the aircraft* (Simulación de Comunidades EuropeasM externa para sistemas radioeléctricos en el entorno cerrado de las aeronaves)
27	SUPERTRAC	*SUPERsonic TRAnsition Control* (Control de la transición supersónica)
28	VITAL	*EnVIronmenTALly Friendly Aero Engine* (Motores de avión de menor impacto para el medio ambiente)
29	WALLTURB	*A European Synergy for the assessment of wall turbulence* (Sinergia europea para la evaluación de la turbulencia de pared)
30	DATON	*Innovative Fatigue and Damage Tolerance Methods for the Application of New Structural Concepts* (Métodos innovadores de resistencia a la fatiga y los daños para la aplicación de nuevos conceptos estructurales)
31	FAR-Wake	*Fundamental Research on Aircraft Wake Phenomena* (Investigación fundamental sobre fenómenos relacionados con la estela de las aeronaves)
32	IComunidades Europeas	*Ideal Cabin Environment* (Entorno ideal de las cabinas)
33	LIGHTNING	*Lightning protection for structures and systems on aircraft utilising lightweight composites* (Protección contra descargas eléctricas para las estructuras y los sistemas de las aeronaves que utilizan materiales compuestos ligeros)
34	TURNEX	*Turbomachinery Noise Radiation through the Engine Exhaust* (Emisión de ruidos por el escape de los motores de turbina)
35	ADLAND	*Adaptive Landing Gears for Improved Impact Absorption* (Trenes de aterrizaje adaptables para mejorar la absorción de impactos)
36	ARTIMA	*Aircraft Reliability Through Intelligent Materials Application* (Fiabilidad de las aeronaves mediante aplicaciones de materiales inteligentes)
37	ATENAA	*Advanced Technologies for Networking in Avionic Applications* (Tecnologías avanzadas para el establecimiento de redes sobre aplicaciones de la aviónica)

ICC suprimida donde se indica [***]

	Sigla del proyecto	Título del proyecto
38	B-VHF	*Broadband VHF Aeronautical Communications System Based On MC-CDMA (B-VHF)* (Sistema de comunicaciones aeronáuticas de ondas métricas de banda ancha basado en MC-CDMA (B-VHF)
39	DEEPWELD	*Detailed multi-physics modelling of friction stir welding* (Construcción detallada de modelos multifísicos detallados de soldaduras por fricción-agitación)
40	DESIDER	*Detached Eddy Simulation for Industrial Aerodynamics* (Simulación aislada de torbellinos para la aerodinámica industrial)
41	EMMA	*European airport Movement Management by A-SMGCS* (Gestión de movimientos de aeropuertos europeos mediante el sistema A-SMGCS)
42	HILAS	*Human integration into the life-cycle of aviation systems* (Integración humana en el ciclo de vida de los sistemas de aviación)
43	HISAC	*Environmentally friendly high speed aircraft* (Aeronaves de gran velocidad de menor impacto para el medio ambiente)
44	IFATS	*Innovative Future Air Transport System* (Sistema innovador futuro de transporte aéreo)
45	IPAS	*Installed Performance of Antennas on AeroStructures* (Rendimiento instalado de las antenas en aeroestructuras)
46	iTOOL	*Integrated tool for simulation of textile composites* (Instrumento integrado para la simulación de materiales textiles compuestos)
47	MESEMA	*Magnetoelastic Energy Systems for Even More Electric Aircraft* (Sistemas de energía magnetoelástica para aeronaves aún más eléctricas)
48	MOWGLY	*Mobile Wideband Global Link System* (Sistema de enlace mundial móvil de banda ancha)
49	RETINA	*Reliable, tuneable and inexpensive antennas by collective fabrication processes* (Antenas fiables, sintonizables y baratas mediante procesos colectivos de fabricación)
50	UFAST	*Unsteady effects in shock wave induced separation* (Efectos inestables en la separación inducida por ondas de choque)
51	SEFA	*Sound Engineering For Aircraft* (Ingeniería acústica aplicada a las aeronaves)
52	WISE	*Integrated wireless sensing* (Captación integrada inalámbrica)
53	ASAS-TN2	*ASAS Thematic Network 2* (Red temática ASAS 2)
54	C-ATM (PHASE 1)	*Co-operative air traffic Management - Phase 1* (Gestión del tráfico aéreo en régimen de cooperación - Fase 1)

ICC suprimida donde se indica [***]

F. EFECTOS DESFAVORABLES

1. Panorama general de los argumentos de las partes

7.1610 Los Estados Unidos aducen que las subvenciones a Airbus causan efectos desfavorables para sus intereses en el sentido de los apartados a) y c) del artículo 5 del Acuerdo SMC. Concretamente, afirman que, mediante la utilización de estas subvenciones, las Comunidades Europeas, Alemania, España, Francia y el Reino Unido causan o amenazan causar: i) "daño" a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos; y ii) "perjuicio grave" a los intereses de los Estados Unidos en la medida en que las subvenciones tienen por efecto a) desplazar u obstaculizar las importaciones de LCA de los Estados Unidos en el mercado de las Comunidades Europeas, b) desplazar u obstaculizar las exportaciones de LCA de los Estados Unidos a los mercados de terceros países, y c) una significativa subvaloración de los precios de las LCA de las Comunidades Europeas en comparación con el precio de las LCA de los Estados Unidos en el mismo mercado y un efecto significativo de contención de la subida de los precios, reducción de los precios o pérdida de ventas en el mismo mercado, en el sentido de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1611 Los Estados Unidos aducen que hay un único producto de las Comunidades Europeas subvencionado y un único producto similar competidor de los Estados Unidos, que identifican como las grandes aeronaves civiles fabricadas por Airbus y Boeing respectivamente, y sostienen que los datos relativos al período 2001-2005 demuestran que los efectos desfavorables que alegan ya existían en 2005, cuando se estableció este Grupo Especial. Los Estados Unidos reconocen que el Grupo Especial puede tomar en consideración información relativa a un período posterior a su establecimiento en 2005, pero mantienen que la determinación de los efectos desfavorables debe realizarse en la fecha de establecimiento.

7.1612 Los Estados Unidos alegan que las subvenciones a Airbus son elevadas, si bien mantienen que el Acuerdo SMC no establece la obligación de cuantificar la magnitud de esas subvenciones para presentar sus argumentos. Sostienen que la AEP/FEM era de magnitud suficiente para distorsionar el mercado de LCA permitiendo a Airbus lanzar aeronaves en un plazo y a un ritmo que habrían sido imposibles de no haber subvenciones y proporcionó una flexibilidad financiera que Airbus pudo utilizar a fin de fijar agresivamente los precios para ganar cuota de mercado. Los Estados Unidos afirman que las demás subvenciones en litigio complementan el efecto de la AEP/FEM y tienen consecuencias que se añaden a ella, por lo que el Grupo Especial debería tomarlas en consideración junto con la AEP/FEM al evaluar los efectos desfavorables.

7.1613 Los Estados Unidos sostienen que las subvenciones han permitido a Airbus lanzar sucesivos modelos de LCA, que vendía y sigue vendiendo a precios que reducen los de las aeronaves competidoras de Boeing o contienen su subida de manera significativa. Afirman que la participación de Airbus en el mercado mundial aumentó entre 2001 y 2005, superando a la de Boeing. Los Estados Unidos presentan pruebas relativas a las ventas y los resultados de explotación de Boeing, así como a las cantidades y precios de las importaciones de LCA subvencionadas y los precios en los Estados Unidos de las LCA de Boeing que, según afirman, demuestran que las importaciones de LCA de Airbus subvencionadas en el mercado de los Estados Unidos causan o amenazan causar un daño importante a su rama de producción de LCA. También presentan pruebas y argumentos relativos a los cambios en la participación de Boeing y Airbus en los mercados de las Comunidades Europeas y de terceros países, información sobre los precios de las LCA de Boeing a escala mundial e información relativa a las ventas a determinados clientes, para apoyar sus alegaciones de perjuicio grave.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1614 Las Comunidades Europeas impugnan todas las alegaciones de efectos desfavorables de los Estados Unidos y presentan una serie de argumentos para apoyar su posición. En primer lugar, las Comunidades Europeas sostienen que existen múltiples familias de LCA de Airbus supuestamente subvencionadas y aducen que el Grupo Especial debería rechazar la tesis de los Estados Unidos de que existe un único producto subvencionado y constatar, por el contrario, que hay cuatro productos supuestamente subvencionados, de los cuales sólo tres compiten en mercados diferentes con tres productos similares producidos en los Estados Unidos, definidos por el número de asientos de la LCA. Las Comunidades Europeas sostienen que una LCA de Airbus, el A380, y una LCA de Boeing, el 747, no tienen competidores y, por lo tanto, las subvenciones al A380 no pueden causar efectos desfavorables ni tener efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos en relación con el Boeing 747.

7.1615 Las Comunidades Europeas aducen que el período adecuado para evaluar los actuales efectos desfavorables es el que va de 2004 a 2006 y que el Grupo Especial debería descartar los datos del período 2001-2003, sosteniendo que esta información es demasiado antigua para ser pertinente en la determinación de los efectos desfavorables actuales. Además, las Comunidades Europeas señalan que los datos relativos al período 2001-2003 no son representativos de las "condiciones normales de competencia" y reflejan los efectos de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, que según alegan las Comunidades Europeas constituyen un caso de fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC y, en consecuencia, hacen que el período 2001-2003 no sea un punto de partida fiable para el examen de los efectos desfavorables.

7.1616 Las Comunidades Europeas afirman que la magnitud de todas las subvenciones a todas las "familias" de LCA de Airbus es insignificante y debería considerarse jurídicamente *de minimis*. Para apoyar su posición, presentan un cálculo de la cuantía *ad valorem* de las subvenciones a la investigación y el desarrollo tecnológico y a la AEP/FEM supuestamente otorgadas con respecto a determinadas familias de LCA de Airbus. Las Comunidades Europeas sostienen que este cálculo se basa en el reglamento de los Estados Unidos que establece la metodología para calcular la cuantía de las subvenciones durante las investigaciones en materia de derechos compensatorios. Sobre esta base, las Comunidades Europeas calculan las cuantías de las supuestas subvenciones a la investigación y el desarrollo tecnológico y a la AEP/FEM vinculadas a cada familia de LCA de Airbus, distribuyen estas cuantías en función del tiempo y de los pedidos de las respectivas LCA de Airbus, y concluyen que la magnitud total de estas subvenciones es pequeña y, en algunos casos, *de minimis*. Según las Comunidades Europeas, es inconcebible que subvenciones de tan pequeña magnitud puedan causar efectos desfavorables. Las Comunidades Europeas reconocen que no es estrictamente necesario cuantificar exactamente las subvenciones en una diferencia relativa a los efectos desfavorables, pero aducen que sus cálculos demuestran que la magnitud de las subvenciones a la investigación y el desarrollo tecnológico y a la AEP/FEM otorgadas a las familias de LCA A320, A330, y A340 es *de minimis* y que, por lo tanto, el Grupo Especial debería darles un peso significativo y rechazar las alegaciones de efectos desfavorables de los Estados Unidos.

7.1617 Las Comunidades Europeas también sostienen que la naturaleza de las subvenciones en litigio no respalda las alegaciones de efectos desfavorables de los Estados Unidos, que de nuevo se centran en los fondos para investigación y desarrollo tecnológico y la AEP/FEM. Con respecto a esta última, las Comunidades Europeas afirman que los efectos beneficiosos se dejaron sentir en gran medida hace decenios y, por consiguiente, no es probable que causen efectos desfavorables en el presente. Mantienen que la AEP/FEM es una financiación para proyectos relativos a productos específicos que no sufraga los costos de producción, sino que únicamente transfiere una parte del riesgo asociado con un programa de desarrollo de aeronaves. Sin embargo, según las Comunidades Europeas esta financiación no da lugar al lanzamiento de aeronaves que de lo contrario no serían comercialmente viables, puesto que Airbus soporta la mayor parte de dicho riesgo. En relación con los primeros, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han explicado cómo las medidas de

ICC suprimida donde se indica [***]

apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico causan efectos desfavorables, ni han aportado pruebas de ello, por lo que no satisfacen la carga de la prueba que les corresponde a este respecto.

7.1618 Las Comunidades Europeas presentan pruebas y argumentos relativos a los supuestos efectos desfavorables de cada familia de LCA de Airbus presuntamente subvencionada (las familias del A380, el A320, el A330 y el A340, incluidos los respectivos modelos derivados). Con respecto al A380, las Comunidades Europeas afirman que no hay competencia entre éste y el Boeing 747, que el hecho de que Boeing no haya lanzado una aeronave competidora en el mercado de más de 500 asientos no constituye un perjuicio grave actual por la pérdida de ventas y que el A380 no causó reducción significativa del precio del Boeing 747 o una contención significativa de su subida. En relación con las restantes familias de LCA de Airbus, las Comunidades Europeas aducen que, habida cuenta de las condiciones de competencia en los respectivos mercados y dada su naturaleza, antigüedad y magnitud, las subvenciones en litigio no causan ninguno de los efectos desfavorables que alegan los Estados Unidos. Las Comunidades Europeas sostienen que la situación financiera y los resultados de explotación de Boeing en 2006, incluido el gran volumen de pedidos pendientes de entrega, demuestran que no hay efectos desfavorables actuales. Las Comunidades Europeas también sostienen que no hay daño o amenaza de daño a Boeing, habida cuenta de sus excelentes resultados en 2006 y que, en todo caso, los Estados Unidos no han demostrado que la utilización de las subvenciones en litigio haya causado daño a Boeing.

2. Antecedentes

7.1619 Antes de comenzar nuestro análisis de los argumentos de las partes, consideramos útil describir brevemente el desarrollo de Airbus y de la rama de producción de LCA. Queremos señalar que estos antecedentes generales no pretenden sustituir de ningún modo al examen más detallado de las pruebas y las constataciones que realizamos en otra parte del presente informe. Sólo pretende ser una introducción para el lector.

7.1620 A mediados del decenio de 1960, había tres fabricantes de LCA en los Estados Unidos: Lockheed, McDonnell Douglas y Boeing. Estos tres fabricantes producían la inmensa mayoría de las LCA que se vendían en el mercado mundial.[4978] Lockheed abandonó la rama de producción de LCA en 1985, y McDonnell Douglas hizo lo propio como fabricante independiente al fusionarse con Boeing en 1997. Mientras tanto, como se describe *infra*, Airbus entró en el sector y entregó su primera aeronave en 1974. Así pues, en la actualidad hay dos participantes en la rama de producción de LCA, Airbus y Boeing.

7.1621 Airbus empezó siendo un consorcio de distintas empresas de Alemania, España y Francia, constituido formalmente en 1970 después de conversaciones entre Alemania, Francia y el Reino Unido. British Aerospace, empresa de este último país, se incorporó al consorcio en 1979. En 2001, tuvo lugar un cambio fundamental en la estructura de Airbus tras la creación en 2000 de la European Aeronautic Defence and Space Company ("EADS") mediante la fusión de las empresas de Alemania, España y Francia que constituían el consorcio. Entre 2001 y 2004, las actividades en la esfera de

[4978] En Rusia se han seguido produciendo LCA, pero las dificultades para obtener financiación para desarrollar LCA que cumplan las normas internacionales de certificación de la navegabilidad han impedido a los productores rusos competir seriamente con Boeing y Airbus por las ventas de LCA fuera del antiguo bloque soviético. *Véase* Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, *The Changing Structure of the Global Large Civil Aircraft Industry and Market, Inv. Nº 332-384* (noviembre de 1998), capítulo 4, Estados Unidos - Prueba documental 374.

ICC suprimida donde se indica [***]

las LCA de los cuatro integrantes del consorcio se adscribieron a filiales controladas por una única empresa integrada, Airbus SAS.[4979]

7.1622 Airbus lanzó su primera LCA, el A300, en 1969, y su versión modificada, el A310, en 1978, y las aeronaves entraron en servicio en 1974 y 1985, respectivamente. Airbus dejó de producir estas aeronaves en julio de 2007. La siguiente LCA de Airbus, el A320, se lanzó en 1984 y entró en servicio en 1988. Posteriormente se lanzaron tres variantes, el A321, el A319 y el A318, en 1989, 1993 y 1999, que entraron en servicio en 1994, 1996 y 2003, respectivamente. Entre el lanzamiento del A320 y el de su primera variante, el A321, Airbus lanzó el A330 y el A340, en 1987. Ambos entraron en servicio en 1993, primero el A340 y a finales de año el A330. En 1995 y 1997 se lanzaron derivados de estos modelos, el A330-200 y el A340-500 y 600, que entraron en servicio en 1998 y 2002, respectivamente. El siguiente lanzamiento de Airbus, el del A380, tuvo lugar en 2000, y la aeronave entró en servicio en 2007. Por último, Airbus lanzó en 2006 el A350XWB, que está previsto que entre en servicio a mediados de 2013.

7.1623 La rama de producción de LCA se caracteriza, entre otras cosas, por significativos costos iniciales de desarrollo de cada nuevo modelo de LCA, que se invierten mucho antes de que el producto resultante genere beneficio alguno. Los efectos de aprendizaje, tanto en la esfera del desarrollo como en la de la producción, son significativos. En lo que se refiere a las LCA, los principales clientes son las aerolíneas, bien directamente o bien a través de empresas de arrendamiento, cuyas operaciones son sensibles a los acontecimientos externos, de forma que, cuando hay una recesión en el sector del transporte aéreo, la rama de producción de LCA también se ve afectada. Los largos plazos de producción de las LCA hacen que esta rama no pueda responder rápidamente a los cambios de la demanda de las aerolíneas. Por lo tanto, los fabricantes de LCA deben hacer planes a largo plazo para intentar satisfacer un mercado en el que los cambios son probables, pero imprevisibles. La rama de producción de LCA opera a escala mundial, como el sector del transporte aéreo al que presta servicio. El precio de las LCA se fija en dólares de los Estados Unidos, por lo que las fluctuaciones de los tipos de cambio pueden tener importantes consecuencias para los fabricantes y los clientes.

3. Orden del análisis

7.1624 Al abordar las alegaciones de efectos desfavorables de los Estados Unidos se plantean dos importantes cuestiones previas que, a nuestro juicio, sería útil resolver antes de evaluar el fundamento de dichas alegaciones. La primera se refiere a la identificación del "producto subvencionado" y del "producto similar" pertinentes en esta diferencia. La segunda trata del período de tiempo adecuado que debe abarcar nuestro examen de los supuestos efectos desfavorables, es decir, del "período de referencia" adecuado para evaluar los elementos del daño y el perjuicio grave. Después de resolver estas dos cuestiones previas, evaluaremos el fondo de las alegaciones de efectos desfavorables de los Estados Unidos describiendo en primer lugar, a modo de antecedentes, las condiciones generales de competencia existentes en la rama de producción de LCA, antes de examinar los argumentos y las pruebas presentados en relación con las distintas formas de supuestos efectos desfavorables y relación causal.

[4979] En la sección VII.E.1 del presente informe se describen con mayor detalle estos antecedentes y su evolución.

ICC suprimida donde se indica [***]

4. Producto subvencionado y "producto similar"

a) Argumentos de las partes

i) Estados Unidos

7.1625 Los Estados Unidos afirman que el producto subvencionado pertinente para la presente diferencia es la familia de grandes aeronaves civiles de Airbus, y que el "producto similar" correspondiente es la familia de grandes aeronaves civiles de Boeing.

7.1626 Los Estados Unidos aducen que, desde sus comienzos, Airbus ha seguido una estrategia consistente en desarrollar una familia de LCA para competir con los productores de LCA de los Estados Unidos y ha utilizado, entre otras cosas, las subvenciones en litigio en esta diferencia para aplicar esa estrategia.[4980] Los Estados Unidos mantienen que la mayoría de los clientes precisa una gama de aeronaves que pueda operar con eficiencia en diversas rutas y considera que se pueden obtener aumentos de la eficiencia y otras ventajas explotando flotas cuyas LCA provengan de un único proveedor.[4981] Así pues, según los Estados Unidos, Airbus se ha centrado en desarrollar una familia integrada de aeronaves con un gran número de elementos comunes en aspectos operativos, como la formación de la tripulación de vuelo y de cabina, el mantenimiento y las piezas de repuesto.[4982] Producir una familia completa de LCA también permite a Airbus mejorar la eficiencia de la producción. El aumento de la producción de un tipo de aeronave reduce el costo marginal de producción de tipos de aeronaves afines y el desarrollo de nuevas aeronaves también fomenta el desarrollo de instalaciones y tecnologías de producción para su familia de LCA.[4983] Los Estados Unidos aducen asimismo que Airbus gestiona sus actividades de producción de LCA sobre la base de las familias de aeronaves, de forma que la producción y las ventas de un tipo de LCA fomentan el desarrollo de otro tipo de LCA.[4984]

7.1627 Los Estados Unidos aducen así que, puesto que las subvenciones se conceden a Airbus para el desarrollo de una familia de LCA y que las subvenciones para el desarrollo de cada uno de los principales modelos de LCA de Airbus benefician a la producción y comercialización de toda su familia de LCA, el "producto subvencionado" es la familia de LCA de Airbus en su conjunto.[4985]

7.1628 Los Estados Unidos también sostienen que, aun en el caso de que, como alegan las Comunidades Europeas, fuera útil o razonable dividir el mercado de LCA en varios submercados, las Comunidades Europeas no han demostrado las razones por las que los efectos de las subvenciones se limitan a la competencia en cada uno de los mercados específicos de LCA que han identificado.[4986]

[4980] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 718 y 719.

[4981] Los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas señalaron que un factor esencial en la salida de McDonnell Douglas del mercado de LCA fue que dejó de ofrecer una familia completa de aeronaves. Decisión 97/816/CE de la Comisión, DO L336 de 1997, página 16 (en lo sucesivo "*Análisis de las CE sobre la fusión*"), párrafo 59, Estados Unidos - Prueba documental 375; *véase también* Thomas L. Boeder y Gary J. Dorman, *The Boeing/McDonnell Douglas Merger: The Economics, Antitrust Law, and Politics of the Aerospace Industry*, Antitrust Bulletin (primavera de 2000), páginas 119, 137 y 138 (en lo sucesivo "Boeder y Dorman"), Estados Unidos - Prueba documental 373.

[4982] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 39 del Grupo Especial, párrafos 229 y 230, Estados Unidos - Pruebas documentales 448 y 499.

[4983] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 722, Estados Unidos, respuesta a la pregunta 39 del Grupo Especial, párrafo 231, Estados Unidos - Prueba documental 379; *véanse* las respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 40 y 41 del Grupo Especial, párrafos 241 y 243 respectivamente.

[4984] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 723.

[4985] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 724.

[4986] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 629-631.

ICC suprimida donde se indica [***]

Los Estados Unidos aducen que no hay una división clara entre las categorías propuestas por las Comunidades Europeas y consideran que estas categorías se basan, de forma arbitraria, en un número de asientos y una configuración de clases uniformes, lo que puede o no responder a la forma en que las aerolíneas configuran efectivamente las cabinas de sus LCA. Los Estados Unidos también afirman que la propia Airbus no sigue la pauta de segmentación del mercado propuesta por las Comunidades Europeas en esta diferencia y que, en cualquier caso, hay competencia por las ventas entre aeronaves que no están en el mismo segmento del mercado. Por último, señalan que las diferencias en el número de asientos y otras características de las aeronaves se "monetizan" habitualmente al comparar los valores de diferentes LCA, y que los compradores compensarán el precio de compra con el número de asientos basándose en la eficiencia y los costos de explotación por asiento, aspecto de la competencia que no se tiene en cuenta en el análisis de las Comunidades Europeas.[4987]

7.1629 Los Estados Unidos afirman que, habiendo identificado el producto subvencionado como la familia de LCA de Airbus en su conjunto, el "producto similar" correspondiente es la familia de LCA de Boeing en su conjunto.[4988] Señalan que el Acuerdo SMC define la expresión "producto similar" como sigue:

> "un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado".[4989]

Los Estados Unidos sostienen que no existe un producto que sea idéntico a la familia de LCA de Airbus "en todos los aspectos", pero que la familia de LCA de Boeing tiene "características muy parecidas" a las de la familia de Airbus. Aducen que esto es, en parte, consecuencia del hecho de que Airbus ha desarrollado su familia de LCA para competir directamente con la de Boeing.[4990] Describen aspectos específicos de las características físicas, los usos finales, la percepción de los consumidores y la clasificación arancelaria de las LCA de Boeing y Airbus que, a su juicio, demuestran que tienen características muy parecidas.[4991] Además, aducen que la familia de Airbus compite con la de Boeing, como demuestra el hecho de que haya sustitución de la demanda entre diferentes modelos de Airbus y Boeing en las mismas rutas.[4992]

7.1630 Los Estados Unidos recurren a la interpretación que hace el informe del Grupo Especial, en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda V*, de la disposición relativa al producto similar del párrafo 6 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping, que es idéntica a la nota 46 del Acuerdo SMC, para apoyar su opinión de que el "producto similar" se define por referencia al "producto considerado".[4993] Señalan que, en esa diferencia, el Grupo Especial rechazó el argumento de que la definición de "producto similar" exige que cada uno de los artículos del "producto considerado" sea "similar" a cada artículo comprendido en el "producto similar".[4994] Así pues, los Estados Unidos aducen que el "producto considerado" puede incluir una serie de mercancías concretas, y que el "producto similar"

[4987] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 713.
[4988] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 725.
[4989] Acuerdo SMC, nota 46.
[4990] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 727.
[4991] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 727.
[4992] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 728.
[4993] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Determinación definitiva de la existencia de dumping respecto de la madera blanda procedente del Canadá* ("*Estados Unidos - Madera blanda V*"), WT/DS264/R, adoptado el 31 de agosto de 2004, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS264/AB/R, párrafo 7.153.
[4994] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 129 del Grupo Especial, párrafos 413 y 414 (donde se cita *Estados Unidos - Madera blanda V (Grupo Especial)*, párrafo 7.157).

ICC suprimida donde se indica [***]

también puede comprender una serie de mercancías concretas, siempre que el "producto similar" sea "idéntico" al "producto considerado" o tenga "características muy parecidas" a las del "producto considerado" o producto subvencionado en el sentido de la nota 46 del Acuerdo SMC.[4995]

ii) Comunidades Europeas

7.1631 Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la posición de los Estados Unidos de que existe una única "familia de LCA de Airbus" que constituye el "producto subvencionado", un único "producto similar" y un único "mercado de LCA".[4996] Sostienen que la posición de los Estados Unidos ignora la realidad de los mercados de las LCA en cuestión.[4997] Afirman que, en realidad, hay cinco mercados distintos para las LCA de Airbus y Boeing, a saber:

> "**el mercado de pasillo único de 100-200 asientos**, que comprende la familia del Airbus A320 y la familia competidora del Boeing 737NG;
>
> **el mercado de 200-300 asientos**, que comprende la familia del Airbus A330 y el Airbus A350XWB-800, y las familias competidoras de los Boeing 767 y 787;
>
> **el mercado de 300-400 asientos**, que comprende la familia del Airbus A340 y el A350XWB-900/1000, y la familia competidora del Boeing 777;
>
> **el mercado de 400-500 asientos**, que comprende la familia del Boeing 747 como único participante; y
>
> **el mercado de más de 500 asientos**, con la familia del Airbus A380 como único participante".[4998]

7.1632 Las Comunidades Europeas aducen que, una vez que un Miembro reclamante ha afirmado que determinadas subvenciones benefician a determinados productos, corresponde al Grupo Especial establecer, basándose en una evaluación de las pruebas, de conformidad con el artículo 11 del ESD, si el conjunto de los productos supuestamente subvencionados debe ser tratado como un único producto subvencionado o como múltiples productos subvencionados.[4999] Afirman que el Grupo Especial debe tomar una decisión sobre la identificación y composición de los productos subvencionados como requisito para determinar después el producto o productos similares adecuados que compiten en el mercado o mercados de productos pertinentes con el producto o productos subvencionados.[5000]

7.1633 En este caso, las Comunidades Europeas señalan que los Estados Unidos alegan que una serie de subvenciones diferentes, entre ellas la AEP/FEM, han beneficiado a un único producto subvencionado, la "familia" de LCA de Airbus. Las Comunidades Europeas mantienen que esta combinación de productos subvencionados no refleja la realidad de la rama de producción de LCA.[5001] De acuerdo con las Comunidades Europeas, el Grupo Especial debe tomar en consideración los diferentes modelos de LCA de Airbus que, según afirman, se benefician de supuestas subvenciones

---

[4995] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda V*, párrafos 7.156 y 7.157; *véase también* el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.164 (la definición de producto similar se desprende de la alegación de las partes reclamantes de que las subvenciones en litigio se concedieron únicamente a un tipo de automóvil de pasajeros).

[4996] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1507.

[4997] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1508.

[4998] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1509.

[4999] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1512.

[5000] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1513.

[5001] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1517.

ICC suprimida donde se indica [***]

diferentes como "productos subvencionados" independientes y distintos. Las Comunidades Europeas mantienen que un factor que es importante tener en cuenta al identificar los productos subvencionados es la naturaleza y las condiciones de las medidas de subvención impugnadas por la parte reclamante. A su juicio, el hecho de que las medidas estén relacionadas con el desarrollo y producción de una determinada LCA o familia de LCA apoya la existencia de un producto subvencionado independiente.[5002]

7.1634 Las Comunidades Europeas aducen que la cuestión de si es o no adecuado combinar múltiples productos subvencionados en un único producto subvencionado a los efectos de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC es una cuestión de hecho, y que un factor fundamental que debe tener en cuenta el Grupo Especial al pronunciarse sobre dicha cuestión es si se ha constatado debidamente que cada uno de los distintos productos supuestamente subvencionados compite en el mismo "mercado" de productos.[5003] Sostienen que la naturaleza y el alcance de la competencia, efectiva o potencial, entre diferentes modelos de aeronaves de Airbus son el requisito fundamental para establecer si están en el mismo mercado y, en consecuencia, se pueden considerar un único producto.[5004] A juicio de las Comunidades Europeas, esto depende en gran medida de sus características físicas y de rendimiento y de si son sustituibles desde el punto de vista económico. En su opinión, si las aeronaves de Airbus son tan distintas que no compiten por las *mismas* ventas o pedidos, no se puede constatar debidamente que pertenecen al mismo mercado, y no se pueden agrupar en un único producto subvencionado. Las Comunidades Europeas afirman que no existe fundamento para agrupar en un *único* producto subvencionado productos que compiten en mercados distintos.[5005] Proponen que el Grupo Especial tome en consideración una serie de factores al establecer qué LCA de Airbus constituye debidamente un producto subvencionado: las características físicas y de rendimiento (desde el punto de vista de los participantes en el mercado); la competencia, efectiva o potencial, en el mismo mercado; las percepciones de los compradores; la competencia entre Airbus y Boeing; la cuestión de si las medidas de subvención impugnadas benefician a determinadas aeronaves de Airbus; y la cuestión de si el producto "similar" propuesto incluye aeronaves de Boeing que no tienen características muy parecidas unas a otras, desde el punto de vista de los participantes en el mercado.[5006] A continuación, las Comunidades Europeas sostienen que las pruebas que citan en relación con estos factores demuestran que el Grupo Especial debería constatar que existen cuatro familias de aeronaves de Airbus, cada una de las cuales constituye un producto supuestamente subvencionado distinto.[5007]

7.1635 Las Comunidades Europeas aducen que la "elección" por los Estados Unidos de un único producto subvencionado no se basa en las características físicas "idénticas" o "muy parecidas" de los productos de Airbus supuestamente subvencionados y los correspondientes productos similares, a saber, las LCA de Boeing, y que los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC, leídos conjuntamente con el artículo 11 del ESD, obligan al Grupo Especial a hacer una evaluación objetiva de los hechos y del asunto que se le haya sometido, y no aceptar sin más los argumentos de un Miembro.[5008] Mantienen que sería "incoherente" evaluar los efectos desfavorables agrupando todas las LCA en un único producto subvencionado y similar.[5009]

[5002] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1551.
[5003] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1518.
[5004] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1519.
[5005] Las Comunidades Europeas también alegan que el contexto en el que se debe interpretar la identidad y la composición de un producto subvencionado es la definición de producto "similar" como un producto que es *idéntico* al producto subvencionado o que tiene *características muy parecidas* a las del producto subvencionado. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1520.
[5006] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1521.
[5007] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1522-1530.
[5008] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1511, 1512 y 1514.
[5009] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 738, 740 y 741.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1636 Por lo que respecta al producto similar, las Comunidades Europeas sostienen que familias diferentes de LCA de Boeing compiten en diferentes mercados de productos con las LCA de Airbus.[5010] Aducen que las características físicas son fundamentales para relacionar un producto similar con un producto subvencionado, y que los Estados Unidos han mezclado inadecuadamente aeronaves de Boeing que tienen grandes diferencias físicas al argumentar que hay un único producto similar.[5011] Las Comunidades Europeas concluyen, tras presentar pruebas relativas a las características físicas (y de otro tipo) de las aeronaves de Boeing, que hay tres "productos similares" de Boeing correspondientes a tres de los productos "subvencionados" de Airbus.[5012]

7.1637 Las Comunidades Europeas sostienen que cada una de las LCA de Airbus comprendidas en estas tres familias tiene características físicas muy parecidas a las de las demás LCA de Airbus de esa familia concreta y a las de las LCA de la familia de Boeing supuestamente correspondiente.[5013] También aducen que Boeing, Airbus y los demás participantes en el mercado consideran con razón que estos grupos forman parte de mercados distintos, lo que se ve corroborado por la existencia de diferencias físicas, de precio y de percepción entre las LCA de Boeing y Airbus en estas tres categorías.[5014]

7.1638 Por lo tanto, las Comunidades Europeas solicitan que el Grupo Especial constate que las siguientes familias distintas de LCA de Airbus son "productos {supuestamente} subvencionados" independientes: i) la familia del A320; ii) la familia del A330; iii) la familia del A340, y iv) la familia del A380.[5015] También piden al Grupo Especial que constate que los productos "similares" adecuados para las tres primeras familias de Airbus son, respectivamente, i) la familia del 737NG, ii) las familias del 767 y el 787, y iii) la familia del 777.[5016] Asimismo, solicitan al Grupo Especial que constate que la familia del 747 de Boeing no es un producto similar a ninguna de las LCA de Airbus, ni forma parte del "mismo mercado {de productos}" que éstas.[5017] Las Comunidades Europeas solicitan además al Grupo Especial que constate que estos productos subvencionados y similares compiten en los siguientes mercados: i) las familias del Boeing 737NG y del Airbus A320 compiten en el mercado de las LCA de 100-200 asientos; ii) las familias del Boeing 767 y 787, la del Airbus A330 y el A350-800 compiten en el mercado de las LCA de 200-300 asientos; y iii) las familias del Boeing 777 y del Airbus A340 y el A350-900/1000 compiten en el mercado de las LCA de 300-400 asientos.[5018] Por último, las Comunidades Europeas solicitan al Grupo Especial que constate que no existe competencia entre la familia del Boeing 747, que supuestamente compite en el mercado de 400-500 asientos, y la familia del Airbus A380, que supuestamente compite en el mercado de más de 500 asientos.[5019] A continuación se ofrece un gráfico de los grupos de "productos subvencionados" competidores y "productos similares" señalados por las Comunidades Europeas, así como de los mercados:

[5010] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1533.
[5011] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1538.
[5012] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1543.
[5013] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1544.
[5014] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1548 y 1549.
[5015] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1556. Las Comunidades Europeas señalan que no consideran que la impugnación de las supuestas subvenciones que benefician al A350 esté comprendida en el ámbito de la presente diferencia y no incluyen aquí el A350. CE, Primera comunicación escrita, nota 1409. Recordamos que desestimamos la reclamación de los Estados Unidos contra la supuesta medida de AEP/FEM para el A350. *Véase* el párrafo 7.314 *supra*.
[5016] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1556.
[5017] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1556.
[5018] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1567.
[5019] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1567.

ICC suprimida donde se indica [***]

Producto supuestamente subvencionado	Producto similar/Mercado de competencia
Familia del A320	**Familia del Boeing 737NG, que compite en el mercado de las LCA de 100-200 asientos**
Familia del A330	**Familias del Boeing 767 y del 787, que compiten en el mercado de las LCA de 200-300 asientos**
Familia del A340	**Familia del Boeing 777, que compite en el mercado de las LCA de 300-400 asientos**
Familia del A380	**La única del mercado de las LCA de más de 500 asientos**
Ninguna LCA de Airbus	**Familia del Boeing 747, la única del mercado de las LCA de 400-500 asientos**

b) Argumentos de los terceros

i) Australia

7.1639 Australia señala que, para justificar su alegación de existencia de efectos desfavorables, los Estados Unidos afirman que el "producto subvencionado" a los efectos de la presente diferencia es la familia de LCA de Airbus, y que el "producto similar" a los efectos de la presente diferencia es la familia de LCA de Boeing. Australia observa que las Comunidades Europeas reconocen la existencia de algún tipo de "concepto de familia" por lo que respecta a las LCA.[5020] Australia indica que en el Acuerdo SMC o en asuntos sustanciados en la OMC hay poca orientación con respecto a la determinación del "producto subvencionado" por un Miembro de la OMC reclamante. Basándose en su examen de los casos sustanciados en la OMC que abordan la cuestión del producto similar, Australia plantea una serie de preguntas para que el Grupo Especial las tenga en cuenta al abordar las cuestiones del "producto subvencionado" y el "producto similar".[5021]

7.1640 En respuesta a preguntas del Grupo Especial, Australia declaró que, en su opinión, el Acuerdo SMC no exige que el Grupo Especial lleve a cabo una determinación independiente en relación con el "producto subvencionado" y, por lo tanto, hay poca orientación con respecto a los elementos sustantivos de esa determinación. A juicio de Australia, aunque el artículo 11 del ESD exige a los grupos especiales que hagan una "evaluación objetiva del asunto" que se les haya sometido, tomando en consideración las opiniones del demandado, corresponde al reclamante establecer la base y la naturaleza de su propia reclamación, incluido el alcance del "producto subvencionado".[5022] Citando las decisiones de los Grupos Especiales en los asuntos *Corea - Embarcaciones comerciales* y *Estados Unidos - Madera blanda V*, Australia aduce que incumbe al reclamante demostrar una relación causal en lo que se refiere a este "producto subvencionado".[5023] Australia observa que el informe del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda V* muestra la relación entre el "producto similar" y el "producto considerado", y que era un asunto en el que el "producto considerado" y el "producto similar" incluían una serie de mercancías específicas. Australia indica a este respecto que la decisión del Grupo Especial también señala la relación al analizar el daño.[5024] Australia considera que los asuntos relativos al "producto similar" examinados en el marco del Acuerdo Antidumping son pertinentes para el Acuerdo SMC siempre que se tengan en

[5020] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafo 41.
[5021] Comunicación presentada por Australia en calidad de tercero, párrafos 46-51.
[5022] Respuesta de Australia a la pregunta 10 del Grupo Especial.
[5023] Respuesta de Australia a la pregunta 10 del Grupo Especial.
[5024] Respuesta de Australia a la pregunta 10 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda V*, párrafos 7.152, 7.153 y 7.157.

ICC suprimida donde se indica [***]

cuenta los diferentes contextos, y advierte que la nota 46 del Acuerdo SMC define el producto similar de forma idéntica al párrafo 6 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping y que el Grupo Especial, en el asunto *Indonesia - Automóviles*, declaró que "puede obtenerse orientación útil de análisis anteriores de las cuestiones relativas al "producto similar" efectuados en virtud de otras disposiciones del Acuerdo sobre la OMC".[5025]

ii) Brasil

7.1641 El Brasil estima que el Grupo Especial debe conceder a los Estados Unidos amplias facultades discrecionales como parte reclamante para definir el producto o productos subvencionados al que se aplican sus alegaciones.[5026] El Brasil está también de acuerdo con los criterios propuestos por los Estados Unidos para determinar el "producto similar" en esta diferencia, si bien no se pronuncia sobre si toda la familia de LCA de Boeing constituye el producto o productos similares adecuados.[5027]

7.1642 El Brasil observa que no hay nada en el texto del Acuerdo SMC que permita afirmar que el "producto subvencionado" tiene que atenerse a una configuración específica, ya sea amplia o restringida.[5028] En respuesta a las preguntas del Grupo Especial, el Brasil afirmó que se deben conceder al reclamante facultades discrecionales para definir el "producto subvencionado" con el fin de garantizar que un grupo especial cumpla su mandato.[5029] Señala que el mandato de un grupo especial se establece en la solicitud de establecimiento, que identifica el "asunto" objeto de la diferencia, incluidas las medidas específicas en litigio y las alegaciones pertinentes.[5030] En la presente diferencia el Brasil considera que, como consecuencia de haber identificado las medidas concretas en litigio (es decir, las subvenciones) en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos han identificado necesariamente los productos a los que se aplican esas medidas (es decir, el "producto subvencionado").[5031] A juicio del Brasil, cuando un grupo especial analiza las alegaciones del reclamante en virtud de los apartados a) o c) del artículo 5 del Acuerdo SMC, puede actuar de manera incompatible con su mandato si lleva a cabo una determinación independiente que amplíe o restrinja el alcance del "producto subvencionado" al que se otorga la subvención.[5032] Además, el Brasil afirma que el Acuerdo SMC no contiene ninguna disposición que autorice u obligue a un grupo especial a reformular las alegaciones del reclamante basándose en un "producto subvencionado" múltiple, en lugar de único.[5033]

[5025] Respuesta de Australia a la pregunta 10 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.174.

[5026] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 52.

[5027] Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 53.

[5028] Declaración oral realizada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 20.

[5029] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 16.

[5030] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 16, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Brasil - Coco desecado*, párrafo 22; informe del Órgano de Apelación, *CE - Subvenciones a la exportación de azúcar*, párrafos 140-144.

[5031] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 17, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *CE - Trozos de pollo*, párrafo 165 ("El párrafo 2 del artículo 6 prevé que la identificación de los productos en cuestión ha de derivarse de las medidas concretas identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial. Por lo tanto, la identificación del producto en cuestión ... es una consecuencia del ámbito de aplicación de las medidas concretas en litigio. Dicho de otra manera, es la *medida* en litigio la que generalmente definirá el *producto* en cuestión").

[5032] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 17.

[5033] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 17.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1643 El Brasil afirma que, de conformidad con el artículo 11 del ESD, un grupo especial debe "hacer una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido". Al hacer esa evaluación se limita al "asunto" comprendido en su mandato, que se basa en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el reclamante e incluye las medidas (es decir, las subvenciones) y los productos a los que se aplican esas medidas (es decir, los "productos subvencionados").[5034] Por consiguiente, el ESD y el Acuerdo SMC no exigen ni cabe argumentar que permiten que el Grupo Especial haga una "determinación independiente" del "producto subvencionado" cuando aborda las alegaciones de daño en virtud del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC y las alegaciones de perjuicio grave en virtud del apartado c) de dicho artículo.[5035] El Brasil estima que las constataciones del Grupo Especial en los asuntos *Estados Unidos - Madera blanda V* y *Corea - Determinado papel* corroboran que no existe ninguna prescripción que exija al Grupo Especial constatar múltiples categorías de "producto subvencionado" y de "producto similar" en la presente diferencia.

7.1644 El Brasil señala que quizá el Grupo Especial estime necesario valerse de comparaciones entre determinadas "categorías" de LCA comprendidas en el "producto subvencionado" y el "producto similar" para examinar, por ejemplo, la subvaloración de precios o la pérdida de ventas, pero considera que el Grupo Especial no debería limitar su análisis a categorías definidas de forma demasiado restringida ni utilizar exclusivamente un análisis segmentado para llegar a sus conclusiones, porque las subvenciones de AEP/FEM otorgadas a un modelo de aeronave pueden tener efectos indirectos en una familia completa de aeronaves de un fabricante y porque las categorías de productos competidores pueden variar de una venta a otra en función de las circunstancias concretas.[5036] En otras palabras, el Grupo Especial puede facilitar su análisis examinando ciertas categorías del "producto subvencionado", pero debería establecer sus conclusiones con respecto al daño y el perjuicio grave sobre la base del "producto subvencionado" agregado tal como lo define el reclamante. El Brasil afirma que sus opiniones a este respecto son compatibles con las constataciones del Grupo Especial en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*.[5037]

iii) Canadá

7.1645 El Canadá considera que no es exacto alegar, como hacen los Estados Unidos, que "dado que las subvenciones se conceden a Airbus para el desarrollo de una familia de LCA ... el "producto subvencionado" es la familia de LCA de Airbus en su conjunto".[5038] A juicio del Canadá, en virtud de la definición que figura en la nota 46, la identificación de un "producto similar" y su correspondiente producto subvencionado en el análisis del perjuicio grave ha de centrarse en las características de los productos de que se trate, no en las características de la subvención.[5039]

7.1646 El Canadá considera que los Estados Unidos incurren en error al justificar su alegación relativa al "producto similar" con el argumento de que la financiación basada en reembolsos en función de las ventas para modelos individuales de Airbus beneficia en realidad a toda la producción de LCA de Airbus, porque lo pertinente son las características de los productos que se están comparando, mientras que los beneficios de una subvención para toda la empresa no guardan relación con las características reales de los productos de esa empresa.[5040] El Canadá afirma que, habida cuenta de las diferencias entre el Airbus 380 y el Boeing 737, un A380 no podrá desplazar,

[5034] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 20.
[5035] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 21.
[5036] Declaración oral realizada por el Brasil en calidad de tercero, párrafos 21 y 22.
[5037] Respuesta del Brasil a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 19, donde se cita *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.559.
[5038] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 50.
[5039] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 50.
[5040] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 52.

ICC suprimida donde se indica [***]

obstaculizar o subvalorar los precios de un 737, ya que el mercado en modo alguno considera que estén en competencia, y no son "similares". A este respecto, el Canadá señala que el 737 es una aeronave de fuselaje estrecho con una capacidad de aproximadamente 120 a 200 asientos y una autonomía de aproximadamente 3.000 a 6.000 km, mientras que el A380 es una aeronave de fuselaje ancho con más de 500 asientos y una autonomía de 15.000 km.[5041] El Canadá se vale del informe del Grupo Especial *Indonesia - Automóviles* para argumentar que ese Grupo Especial rechazó un argumento similar al que sostienen los Estados Unidos en este caso, sobre la base de que no cabía sustitución entre el Timor, un automóvil de bajo presupuesto, y los turismos del segmento alto del mercado, por ejemplo un Rolls-Royce.[5042] El Canadá recuerda que, en el asunto *Indonesia - Automóviles*, el Grupo Especial constató que "una forma lógica" de enfocar la cuestión del producto similar era observar la forma en que la rama de producción de que se trataba había analizado la segmentación del mercado, e invita al Grupo Especial a aplicar este enfoque en la presente diferencia.

7.1647 En respuesta a preguntas del Grupo Especial, el Canadá afirma que en el Acuerdo SMC no existe fundamento alguno para aceptar las opiniones de las partes en la diferencia sobre el producto subvencionado y el producto similar correspondiente.[5043] En cambio, el Canadá considera que el artículo 11 del ESD exige que el Grupo Especial, en cuanto instancia que decide sobre los hechos e interpreta las obligaciones contraídas en el marco de la OMC, haga una "una evaluación objetiva de los hechos, de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes y de la conformidad con éstos", lo que le obliga a realizar una determinación independiente de las medidas en litigio en la presente diferencia a la luz de las disposiciones pertinentes del Acuerdo SMC.[5044] El Canadá estima que la definición del producto similar que figura en la nota 46 del Acuerdo SMC proporciona un contexto sumamente pertinente para determinar si hay uno o más productos subvencionados en litigio. En particular, considera que la prescripción de la nota 46 de que el producto subvencionado y el producto similar sean idénticos o tengan características muy parecidas quedaría totalmente privada de sentido si el reclamante pudiera simplemente afirmar que una serie de productos distintos, con características muy diferentes, constituye un único producto subvencionado.[5045]

7.1648 El Canadá aduce que el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Madera blanda V* no es particularmente útil con respecto al análisis del "producto similar" en el contexto de los apartados a) y c) del artículo 5.[5046] Afirma que ese caso se refería al examen por el Grupo Especial de la determinación de un organismo nacional, al amparo del Acuerdo Antidumping, en virtud del cual un grupo especial está obligado a aceptar en cierto grado las determinaciones de otros organismos, de forma que no tiene que llevar a cabo un examen *de novo*, sino únicamente asegurarse de que la determinación es apropiada y está fundamentada. El Canadá considera que este enfoque no es adecuado para que un grupo especial evalúe la "similitud" de conformidad con los apartados a) y c) del artículo 5, a tenor de los cuales un grupo especial ha de evaluar *de novo* una alegación de subvención. Recuerda que la nota 46 del Acuerdo SMC define el "producto similar" a los efectos del Acuerdo. A juicio del Canadá, la nota deja claro que el alcance del "producto similar" es bastante restringido, puesto que el producto similar debe ser *idéntico* al producto subvencionado, y *únicamente* cuando no exista un producto idéntico bastará con que un producto tenga características *muy* parecidas a las del producto subvencionado. El Canadá también hace referencia al informe del

[5041] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 53.
[5042] Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafo 54.
[5043] Respuesta del Canadá a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 10.
[5044] Respuesta del Canadá a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 10.
[5045] Respuesta del Canadá a la pregunta 10 del Grupo Especial, párrafo 11.
[5046] Respuesta del Canadá a la pregunta 11 del Grupo Especial, párrafo 12.

ICC suprimida donde se indica [***]

Grupo Especial en el asunto *Indonesia - Automóviles* que, según afirma, constató que el alcance de la "similitud" era bastante restringido con arreglo al Acuerdo SMC.[5047]

7.1649 El Canadá considera que el objeto y fin del análisis de la similitud en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC son similares a los del análisis en el marco del párrafo 4 del artículo III del GATT, a saber, preservar la igualdad de las oportunidades competitivas.[5048] En consecuencia, observa que el artículo III del GATT puede ser pertinente para aclarar el alcance de la "similitud" en el marco de los apartados a) y c) del artículo 5. A este respecto, señala que, en *Japón - Bebidas alcohólicas II*, el Órgano de Apelación constató que la "similitud" era análoga a un acordeón, en la medida en que lo que se considera "similar" puede ser mas restringido o más amplio en función de la disposición concreta de que se trate y del contexto y las circunstancias imperantes en cualquier caso al que quepa aplicar esa disposición.[5049] A continuación constató que el alcance de la "similitud" en la primera frase del párrafo 2 del artículo III es particularmente restringido dado el contenido de esa disposición en comparación con en de la segunda frase del mismo párrafo, que incorpora el concepto de producto "directamente competidor o que puede substituirlo directamente" en una determinación de la similitud.[5050] El Canadá afirma que, de manera análoga al artículo III, en virtud del artículo 5 del Acuerdo SMC los Estados Unidos están obligados a establecer que los productos son "similares" por referencia a las características físicas, los usos finales y las clasificaciones arancelarias de los productos, entre otras cosas.[5051]

c) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1650 Hay dos aspectos de lo que cabe denominar la cuestión del "producto" planteada en esta diferencia: la identificación del "producto subvencionado" y la identificación del "producto similar" de los Estados Unidos adecuado para los fines de ciertos aspectos del análisis de los efectos desfavorables. Las Comunidades Europeas aducen que debemos rechazar la definición que hacen los Estados Unidos del producto subvencionado y centrar nuestro análisis de los efectos desfavorables en las distintas "familias" de LCA de Airbus supuestamente subvencionadas y en la competencia entre estas familias supuestamente subvencionadas y las familias "similares" de Boeing en segmentos específicos del mercado. No obstante, a nuestro juicio los argumentos de las Comunidades Europeas incorporan a su identificación del "producto subvencionado" elementos de análisis pertinentes para la determinación del "producto similar". Como se analiza *infra*, consideramos que no hay ninguna prescripción jurídica en el Acuerdo SMC que obligue a un grupo especial a llevar a cabo una determinación relativa al "producto subvencionado" independiente de las alegaciones del Miembro reclamante. Además, después de examinar cuidadosamente la identificación del producto subvencionado pertinente realizada por los Estados Unidos, constatamos que el Acuerdo SMC no la excluye. En estas circunstancias, concluimos que podemos examinar la cuestión de los efectos desfavorables sobre la base del producto subvencionado propuesto por los Estados Unidos (es decir, un único producto subvencionado que abarca toda la gama de grandes aeronaves civiles de Airbus). Concluimos asimismo que es conveniente constatar la existencia de un único "producto similar" que

[5047] Respuesta del Canadá a la pregunta 11 del Grupo Especial, párrafo 13, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.172.

[5048] Respuesta del Canadá a la pregunta 12 del Grupo Especial, párrafo 14.

[5049] Respuesta del Canadá a la pregunta 12 del Grupo Especial, párrafo 14, donde se cita *Japón - Bebidas alcohólicas II*, párrafo 114, nota 58.

[5050] Respuesta del Canadá a la pregunta 12 del Grupo Especial, párrafo 14, donde se cita *Japón - Bebidas alcohólicas II*, párrafo 114, nota 58, e informe del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto* ("*CE - Amianto*"), WT/DS135/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001, párrafos 94 y 95.

[5051] Respuestas del Canadá a la pregunta 12 del Grupo Especial, párrafo 15, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Japón - Bebidas alcohólicas II*, página 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

engloba todas las LCA de Boeing, correspondiente al producto subvencionado, todas las LCA de Airbus.

i) Producto subvencionado

7.1651 Los Estados Unidos afirman que el "producto subvencionado" de que se trata es toda la familia de LCA de Airbus. Es decir, los Estados Unidos han identificado toda la familia de LCA de Airbus como el producto que se beneficia de las supuestas subvenciones en litigio en la presente diferencia. Sin embargo, las Comunidades Europeas mantienen que la afirmación de los Estados Unidos es errónea, y que debemos hacer una evaluación independiente del asunto, de conformidad con el artículo 11 del ESD, y determinar que existen múltiples productos subvencionados, correspondientes a las familias de modelos de LCA de Airbus que identifican las Comunidades Europeas. Por lo tanto, la cuestión que hemos de resolver es si deberíamos examinar las alegaciones de efectos desfavorables de los Estados Unidos basándonos en el producto subvencionado que proponen, es decir, todas las LCA de Airbus, o si, como afirman las Comunidades Europeas, debemos realizar una evaluación independiente con respecto al producto subvencionado adecuado y concluir que, en realidad, existen múltiples productos subvencionados en litigio, correspondientes a las diferentes familias de modelos de LCA de Airbus.

7.1652 Observamos, para comenzar, que no hay orientación concreta en los artículos 5 ó 6 del Acuerdo SMC ni en ninguna otra disposición de dicho Acuerdo relativa a la identificación de un "producto subvencionado" o a la función de un grupo especial en ese proceso. De hecho, las Comunidades Europeas no han aducido lo contrario. En cambio, las Comunidades Europeas se basan en la obligación del Grupo Especial de realizar un examen objetivo de las pruebas de conformidad con el artículo 11 del ESD y en la afirmación de que los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC se centran en los efectos de las subvenciones en la competencia entre un producto subvencionado y un producto similar en los mercados geográficos o de productos pertinentes, para sostener que el Grupo Especial debe llevar a cabo su propia determinación del producto subvencionado.[5052] No encontramos nada en estas disposiciones que nos exija realizar ese análisis.

7.1653 Aunque nos parece evidente, y las partes no discrepan de ello, que es necesario identificar el "producto subvencionado" de interés para el Miembro reclamante (y el "producto similar" correspondiente) para evaluar la existencia de daño importante en virtud del apartado a) del artículo 5, y algunas de las formas de perjuicio grave en virtud de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6[5053], no estamos convencidos de que el Acuerdo SMC nos exija llevar a cabo una determinación independiente del "producto subvencionado" y no basarnos en la identificación de ese producto realizada por el Miembro reclamante. Las Comunidades Europeas se centran en los mercados en los que supuestamente compiten diferentes modelos de aeronaves y en las diferencias de sus características físicas refiriéndose, entre otros, a los párrafos 3, 4 y 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC, para aducir que un producto subvencionado debe ser un producto que compite en un único mercado. Sin embargo, a nuestro juicio, el hecho de que el desplazamiento o la obstaculización, a tenor de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6, y los efectos en los precios, a tenor del párrafo 3 c) de dicho artículo, deban evaluarse con respecto a mercados concretos no dice nada sobre la forma de identificar el alcance del producto subvencionado. El hecho de que los efectos de una subvención deban evaluarse con respecto a la participación en el mercado y los precios

[5052] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1518.

[5053] No está claro que sea necesario examinar el producto similar para examinar los efectos en los precios, es decir, la subvaloración, la contención de la subida y la reducción de los precios y la pérdida de ventas, aunque lógicamente el Miembro reclamante tendrá que identificar un producto o productos con respecto a los cuales se han manifestado supuestamente esos efectos. *Véase* el informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.559.

ICC suprimida donde se indica [***]

en mercados particulares no supone que el grupo especial deba realizar una evaluación independiente del producto subvencionado de que se trate. Además, si bien los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 se refieren al desplazamiento u obstaculización de las importaciones o exportaciones de un "producto similar" en determinados mercados y el párrafo 3 c) del mismo artículo se refiere a la subvaloración de precios del "producto subvencionado" en el mismo mercado, en el texto de dichas disposiciones no hay relación entre las expresiones "producto similar" y "producto subvencionado", ni entre ellas y el término "mercado" de una forma que sugiera la importancia de la definición que propugnan las Comunidades Europeas.

7.1654 Las Comunidades Europeas afirman correctamente que debemos realizar un examen objetivo del asunto que se nos ha sometido para determinar si la utilización de las subvenciones en litigio está causando efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. Pero no vemos nada que nos impida llevar a cabo una evaluación objetiva, basándonos en la reclamación presentada por los Estados Unidos, que incluya las alegaciones relativas a los productos subvencionados. Quizá el asunto sea más complicado de lo que sería si estuviera en litigio un producto subvencionado diferente, pero no nos corresponde indicar a un Miembro cómo tiene que presentar su reclamación. A este respecto, señalamos las opiniones del Grupo Especial que, en el asunto *Corea - Embarcaciones comerciales*, declaró:

> "en cualquier diferencia de la OMC corresponde siempre a la parte reclamante determinar el fundamento y la naturaleza de su propia reclamación. Por lo tanto, una parte reclamante tiene la libertad de *alegar* que una cierta subvención de otro Miembro ha causado contención de la subida de los precios o reducción de éstos en detrimento de los intereses del reclamante ...
>
> En este sentido, observamos que la naturaleza de la demostración que el reclamante deberá hacer para establecer la relación causal en un caso dado, y la dificultad que entrañe hacerla, dependerán de varios factores y circunstancias fácticas, incluida, entre otras cosas, la amplitud de la descripción del producto acerca del cual el reclamante hace su reclamación. ... Cualquiera que sea la situación fáctica en un caso dado, el reclamante tendrá la carga de proporcionar pruebas fácticas concretas que demuestren afirmativamente la presunta relación causal, y la dificultad y las formas de satisfacer esta carga pueden variar mucho de un caso a otro[296]. En todos los casos, si el reclamante no satisface la carga de la prueba, su alegación de perjuicio grave no prosperará.

[296] Por ejemplo, en un caso que se refiera a una supuesta contención significativa de la subida de los precios o una reducción de éstos que afecte a un determinado producto definido de manera restringida y que sea consecuencia del otorgamiento de una subvención para un producto específico a un producto físicamente idéntico producido por otro Miembro, las cuestiones vinculadas a la definición del producto presumiblemente tendrían poca importancia, o ninguna, en lo relativo a las pruebas necesarias para demostrar la relación causal. La situación sería presumiblemente bastante diferente si la presunta subvención fuera para un insumo y si se alegara que la contención significativa de la subida de los precios o la reducción significativa de éstos afecta a un producto de elaboración más avanzada del reclamante, o si se adujera que la subvención de un producto causa una contención significativa de la subida de los precios o una reducción significativa de los precios de otro producto que no tuviera absolutamente ninguna relación con aquél. Es claro que en los dos últimos casos, las cuestiones relacionadas con la definición del producto crearían dificultades importantes, si no insuperables, para demostrar la relación causal."[5054]

[5054] Informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafos 7.559 y 7.560.

ICC suprimida donde se indica [***]

Estamos de acuerdo con la opinión de que corresponde al Miembro reclamante estructurar su propia reclamación, que deberá demostrar después con pruebas suficientes. Si aceptáramos el argumento de las Comunidades Europeas, concluyéramos que en este caso existen múltiples productos subvencionados en litigio y evaluáramos las alegaciones de los Estados Unidos sobre esta base, estaríamos, en realidad, reformulando la reclamación de los Estados Unidos. No encontramos nada en el texto del Acuerdo SMC que nos permita, y mucho menos que nos exija, reformular las alegaciones de los Estados Unidos basándonos en lo que podría ser nuestra propia opinión sobre lo que constituye el "producto subvencionado" en oposición a la del Miembro reclamante, los Estados Unidos.[5055]

7.1655 Sin duda, si un Miembro reclamante propusiera un "producto subvencionado" que no se beneficiara de las supuestas subvenciones en litigio, el grupo especial tendría que abordar la cuestión de si ese producto es en realidad un producto subvencionado pertinente. Sin embargo, esto no ocurre en el presente caso, porque los argumentos de las Comunidades Europeas en este contexto no se basan en la afirmación de que las LCA de Airbus no están subvencionadas. Además, los Estados Unidos han presentado pruebas relativas a las vinculaciones y los efectos indirectos de las subvenciones en litigio que, según aducen, apoyan la conclusión de que las subvenciones que benefician principalmente a cada modelo concreto de Airbus también benefician a los demás modelos posteriores y anteriores y, en consecuencia, pueden tener efectos desfavorables más allá de las familias de modelos que las Comunidades Europeas indican como productos subvencionados adecuados. A este respecto, los Estados Unidos aducen que las subvenciones en litigio no se limitan a un modelo de LCA de Airbus, sino que benefician a toda la familia de LCA de Airbus.[5056] Para respaldar su opinión, los Estados Unidos afirman, entre otras cosas, lo siguiente:

- las subvenciones que facilitan el desarrollo de un modelo de LCA de Airbus mejoran la comerciabilidad de todos los modelos de LCA de Airbus[5057];

- los beneficios "indirectos" en lo relativo a las tecnologías o instalaciones de producción de un modelo benefician a los modelos desarrollados después y a los ya existentes[5058];

- los elementos comunes del diseño y el funcionamiento son aspectos cruciales para la venta de toda la flota de LCA de Airbus a los clientes, lo que indica que existe un número significativo de dichos elementos[5059];

- las aeronaves se venden en "conjuntos" de ventas, ya sea simultánea o consecutivamente[5060];

- la AEP/FEM en particular reduce la deuda que Airbus contrae al construir cada modelo de LCA específico, lo que a su vez le permite proceder a lanzar el siguiente

[5055] Observamos que en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial aceptó el "algodón americano (*upland*) despepitado" como "producto subvencionado" pertinente aunque reconoció que algunos de los pagos pertinentes se hicieron a personas que no producían algodón americano (*upland*) y que parte del beneficio de la subvención quedó en manos de personas que no eran productores de algodón americano (*upland*). Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1226.

[5056] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 640.

[5057] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 633.

[5058] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 634.

[5059] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 635.

[5060] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 636 y 637.

ICC suprimida donde se indica [***]

modelo mucho más fácil y rápidamente de lo que, en caso contrario, hubiera sido posible[5061]; y

- el flujo de caja adicional permite a Airbus reducir los precios de cualquier modelo de LCA.[5062]

Si aceptáramos las opiniones de las Comunidades Europeas en lo relativo al producto subvencionado, estaríamos impidiendo incluso la posibilidad de examinar si existen esas vinculaciones y esos efectos indirectos y, por lo tanto, si las subvenciones impugnadas por los Estados Unidos están causando los efectos desfavorables que se alegan.[5063]

7.1656 Las Comunidades Europeas aducen que, en las diferencias relativas a los efectos desfavorables, los grupos especiales deben evaluar independientemente si el Miembro reclamante ha identificado satisfactoriamente el producto subvencionado. Aunque las Comunidades Europeas han propuesto un método para realizar esta evaluación, no hay nada en el texto del Acuerdo SMC que sirva de base para ese análisis.[5064] De hecho, como ya hemos señalado, no hay ninguna orientación en el texto del Acuerdo SMC en cuanto a la base sobre la que tomar una decisión relativa al producto subvencionado adecuado. A nuestro juicio, es poco probable que los redactores del Acuerdo SMC tuvieran la intención de que los grupos especiales realizaran determinaciones independientes y basadas en los hechos del producto subvencionado adecuado en las diferencias examinadas en el marco de los artículos 5 y 6, y optaron por no ofrecer orientación ni establecer criterios para dichas determinaciones. A falta de orientación en el texto del Acuerdo SMC, no somos partidarios de llevar a cabo la tarea de elaborar criterios pertinentes y aplicarlos a los hechos del presente caso. En consecuencia, coincidimos con la opinión de que un Miembro reclamante puede formular su reclamación como desee. Por supuesto, nos corresponde a nosotros determinar si esa reclamación ha quedado demostrada, basándonos en las pruebas y argumentos que nos hayan presentado las partes.

7.1657 Cabe establecer una analogía entre las cuestiones relativas a la identificación del "producto subvencionado" adecuado en la presente diferencia y las cuestiones que afectan al "producto considerado" en los casos relacionados con medidas comerciales correctivas. Tanto el Acuerdo SMC como el Acuerdo Antidumping exigen a la autoridad investigadora que, en las investigaciones en materia de derechos compensatorios y derechos antidumping, hagan una determinación relativa al daño importante a la rama de producción nacional, que se define en relación con los productores nacionales de un "producto similar". Ambos Acuerdos prescriben una determinación del "producto similar" adecuado y definen la expresión "producto similar" como un producto que sea "idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado".[5065] Así pues, el punto de partida para definir el "producto similar" en las investigaciones relacionadas con medidas comerciales correctivas es el alcance del "producto

[5061] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 638.
[5062] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 639.
[5063] Señalamos que las Comunidades Europeas han impugnado muchos de estos aspectos de los argumentos de los Estados Unidos como cuestiones sustantivas. Al referirnos a ellos aquí, no pretendemos sugerir que aceptamos los argumentos de los Estados Unidos, sino únicamente que consideramos adecuado examinarlos sobre la base de las pruebas, en lugar de excluir su examen sobre la base de una constatación relativa al producto subvencionado.
[5064] En teoría, no consideramos que el método de análisis propuesto por las Comunidades Europeas sea irrazonable. Sencillamente, no estamos convencidos de que lo exija el Acuerdo SMC.
[5065] Párrafo 6 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping, nota 46 del Acuerdo SMC. La cuestión del "producto similar" también se plantea en asuntos relativos a los efectos desfavorables, y se examina con mayor detalle *infra*.

considerado". No obstante, ninguno de esos dos Acuerdos define el "producto considerado", de la misma manera que el Acuerdo SMC no define la expresión "producto subvencionado".

7.1658 En el asunto *CE - Salmón (Noruega)*, el Grupo Especial abordó específicamente la cuestión de si el Acuerdo Antidumping exigía a una autoridad investigadora hacer una determinación relativa al producto considerado. Dicho Grupo Especial reconoció que, como cuestión práctica, la autoridad investigadora debía establecer el alcance del producto investigado que supuestamente era objeto de dumping para llevar a cabo la investigación. Sin embargo, rechazó la alegación de Noruega de que el párrafo 6 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping, que define el producto similar, considerado conjuntamente con la obligación de determinar el margen de dumping para un "producto", establecía la obligación de que la autoridad investigadora realizara un análisis particular para hacer y justificar una determinación relativa al producto considerado. En esa diferencia, el Grupo Especial concluyó que en el Acuerdo Antidumping no hay ninguna prescripción que obligue a una autoridad investigadora a abordar la cuestión del alcance del producto considerado y que, por lo tanto, no puede haber infracción de dicho Acuerdo con respecto al producto considerado identificado por la autoridad investigadora en ese caso.[5066]

7.1659 El Grupo Especial que se ocupó del asunto *CE - Salmón (Noruega)* rechazó específicamente el argumento de que las consideraciones relativas a la "similitud" de las características y usos, exigidas en el contexto de la definición del producto similar, eran pertinentes para la cuestión del producto considerado. Ello se basaba, en parte, en el hecho de que una determinación del alcance del producto considerado que supuestamente es objeto de dumping debe preceder a la determinación del producto similar, puesto que la cuestión de que un producto sea "idéntico" o tenga "características y usos similares" para determinar el producto similar debe evaluarse por referencia al producto considerado que, lógicamente, debe estar ya definido. De lo contrario, se crearía en el análisis un círculo vicioso.[5067] A falta de orientación en los Acuerdos Antidumping y SMC sobre la identificación del "producto considerado" como requisito necesario para la determinación de un "producto similar", el Grupo Especial concluyó que nada impide a la autoridad investigadora identificar una gama de productos como el producto considerado.[5068] En ese asunto, la autoridad investigadora de las Comunidades Europeas había identificado el "producto considerado" como "salmón de piscifactoría (con excepción del salmón salvaje), incluso en filetes, fresco, refrigerado o congelado {con exclusión de} otros productos de piscifactoría similares como la gran trucha ('asalmonada'), los salmones procedentes de la biomasa (salmones vivos), así como el salmón salvaje y otros tipos transformados como el salmón ahumado".[5069] El Grupo Especial concluyó que los párrafos 1 y 6 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping no establecen una obligación de la autoridad investigadora de asegurarse de que, cuando el producto considerado esté formado por distintas categorías de productos, todas ellas sean individualmente "similares" entre sí, constituyendo de ese modo un único "producto considerado" homogéneo. Además, el Grupo Especial manifestó que "la cuestión de si la gama de productos que comprende el producto 'salmón de piscifactoría', que fue investigado por las Comunidades Europeas, está o no formada por productos que son todos 'similares' entre sí en el sentido del párrafo 6 del artículo 2 no es pertinente".[5070]

[5066] Informe del Grupo Especial, *Comunidades Europeas - Medida antidumping sobre el salmón de piscifactoría procedente de Noruega* ("*CE - Salmón (Noruega)*"), WT/DS337/R, adoptado el 15 de enero de 2008, y Corrigendum 1, párrafo 7.76.

[5067] Informe del Grupo Especial, *CE - Salmón (Noruega)*, párrafo 7.64.

[5068] Informe del Grupo Especial, *CE - Salmón (Noruega)*, párrafo 7.68.

[5069] Reglamento (CE) Nº 628/2005 de la Comisión de 22 de abril de 2005 por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría originario de Noruega (Diario Oficial, L 104/5, publicado el 23 de abril de 2005), párrafo 10.

[5070] Informe del Grupo Especial, *CE - Salmón (Noruega)*, párrafo 7.68. Aparte del asunto *CE - Salmón (Noruega)*, otros grupos especiales han llegado a la misma conclusión al abordar la cuestión del producto similar

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1660 Del mismo modo, en el contexto de las alegaciones de efectos desfavorables, se debe conocer ya el alcance del producto subvencionado para poder evaluar la cuestión del producto "idéntico" o con "características y usos similares" al definir el "producto similar" pertinente. Aducir, como hacen aquí las Comunidades Europeas, que debe haber "similitud" en el producto subvencionado introduciría en los casos de efectos desfavorables el mismo círculo vicioso insostenible que señalaba el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CE - Salmón (Noruega)*. En esa diferencia, el Grupo Especial observó que, en lo esencial, los argumentos de Noruega planteaban una cuestión de política, al señalar que la falta de límites en cuanto al alcance del producto considerado puede provocar determinaciones erróneas sobre la existencia de dumping por la autoridad investigadora. El Grupo Especial rechazó el argumento señalando que:

> "Cualquier agrupamiento de productos en un único producto considerado tendrá repercusiones en toda la investigación, y cuanto más amplio sea el agrupamiento más graves podrán ser esas repercusiones, complicando la tarea de la autoridad investigadora de reunir y evaluar información pertinente y hacer determinaciones que estén en conformidad con el Acuerdo Antidumping. Por lo tanto, la posibilidad de una determinación equivocada de existencia de dumping basada en un producto considerado que sea excesivamente amplio nos parece una eventualidad remota. Ciertamente se trata de una posibilidad que no basta para convencernos de introducir en el Acuerdo Antidumping obligaciones para las que no podemos encontrar fundamento en su texto."[5071]

En el presente caso, avanzar sobre la base de un único producto subvencionado no plantea problemas similares relativos a una determinación errónea de la existencia de una subvención. No obstante, está claro que la posición de los Estados Unidos en relación con el producto subvencionado tiene repercusiones en todo el caso por lo que respecta a la cuestión de si toda la gama de LCA de Airbus ha recibido subvenciones y a las pruebas y argumentos sobre la cuestión de si las subvenciones en litigio causan los supuestos efectos desfavorables. Sin embargo, estas consecuencias no nos convencen de que debamos realizar una evaluación independiente del producto subvencionado, puesto que en el texto del Acuerdo SMC no hay instrucciones en ese sentido ni orientaciones relativas a la determinación.

7.1661 Además, las discrepancias entre el contexto de las medidas comerciales correctivas y el de una diferencia relativa a los efectos desfavorables sugieren, a nuestro juicio, que, incluso si fuera apropiado estudiar el alcance del "producto considerado" al examinar una determinación referente a medidas comerciales correctivas, seguiría siendo innecesario e inadecuado que abordáramos, y mucho menos que revisáramos, el alcance del producto subvencionado identificado por un reclamante en una diferencia relativa a los efectos desfavorables. En primer lugar, en el contexto de las medidas antidumping y compensatorias, es importante asegurarse de que el producto subvencionado u objeto de dumping se ha identificado adecuadamente para garantizar que el alcance de la medida correctiva sea adecuado, puesto que la medida se impondrá a todas las importaciones futuras del producto del que se ha constatado que está subvencionado o es objeto de dumping. Además, el nivel de la medida se limita a la cuantía del dumping o la subvención constatada con respecto al producto subvencionado u objeto de dumping, de forma que un alcance del producto excesivamente amplio podría englobar productos muy distintos e imponer a todos el mismo nivel de derechos. No obstante, en el contexto de las diferencias relativas a los efectos desfavorables, ninguna de estas consideraciones es pertinente.

---

y el producto considerado en investigaciones antidumping, como en los asuntos *Estados Unidos - Madera blanda V* y *Corea - Determinado papel*, informe del Grupo Especial, *Corea - Derechos antidumping sobre las importaciones de determinado papel procedentes de Indonesia* ("*Corea - Determinado papel*"), WT/DS312/R, adoptado el 28 de noviembre de 2005.

[5071] Informe del Grupo Especial, *CE - Salmón (Noruega)*, párrafo 7.58.

ICC suprimida donde se indica [***]

La medida correctiva en una diferencia relativa a los efectos desfavorables es el retiro de la subvención o la eliminación de los efectos desfavorables causados por la aplicación de esa subvención, y no un derecho limitado por la cuantía de la subvención. La posibilidad de aplicar una de estas medidas correctivas en caso de constatación de efectos desfavorables no depende de que se circunscriba el alcance del producto subvencionado. Por lo tanto, incluso suponiendo que hubiera una razón lógica para examinar el alcance del producto subvencionado u objeto de dumping en cuestión en un asunto relativo a derechos compensatorios o antidumping, con el fin de garantizar que el ámbito de aplicación y el nivel de cualquier derecho antidumping o compensatorio impuesto se determinan correctamente, esta consideración no se plantea en el contexto de una diferencia relativa a los efectos desfavorables.

7.1662 A nuestro juicio, los Estados Unidos están autorizados a formular el caso como deseen y, mientras que el producto subvencionado que han identificado, las grandes aeronaves civiles de Airbus, se beneficie de hecho de las subvenciones en litigio, no intervendremos para modificar su identificación del producto subvencionado. Además, no hay nada en el texto del Acuerdo SMC que permita concluir que es necesario agrupar los productos subvencionados de acuerdo con sus correspondientes características físicas o con la competencia en mercados concretos.

7.1663 Incluso si fuera adecuado o necesario que los grupos especiales, en las diferencias relativas a alegaciones de efectos desfavorables, tomaran en consideración la cuestión del producto subvencionado, no nos queda claro que la función de un grupo especial sea identificar el producto subvencionado adecuado por propia iniciativa basándose en un examen de los hechos expuestos por las partes. Aunque reconocemos que, de conformidad con el artículo 11 del ESD, un grupo especial debe hacer una evaluación objetiva del asunto que se le ha sometido, incluida una evaluación objetiva de los hechos, no consideramos que esto exija al grupo especial realizar una determinación del producto subvencionado *ab initio*. Más bien, a nuestro juicio, sería pertinente, a lo sumo, que el grupo especial partiera de las alegaciones del Miembro reclamante y estudiara si, habida cuenta de todos los hechos, ese Miembro ha formulado una alegación razonable en relación con el producto que se beneficia de las supuestas subvenciones en litigio. Desde este punto de vista, hay argumentos sólidos que respaldan la opinión de los Estados Unidos de que todas las LCA de Airbus pueden ser consideradas como el producto subvencionado en la presente diferencia.

7.1664 Todas las LCA de Airbus comparten características concretas e, indudablemente, los mismos usos generales.[5072] A nuestro juicio, si bien existen diversos parámetros para clasificar las LCA, incluidos el número de pasillos, el número de asientos, el número de motores, la autonomía, etc., no hay razones evidentes para elegir uno de ellos como la única línea divisoria que hay que respetar, como sugiere el argumento de las Comunidades Europeas. La elección de un determinado modelo de aeronave por un cliente no depende únicamente del número de asientos, sino de varios factores relacionados con la aerolínea, las rutas, los aspectos económicos de las operaciones, la flota existente, así como otras características de la aeronave disponible, como la autonomía y los costos de explotación.[5073] Además, aunque el número de asientos pueda ser un factor pertinente si se intentan agrupar las aeronaves en categorías, consideramos que esto no basta para establecerlo como único factor determinante. Es más, no nos queda claro que el número de asientos *per se* sea una base adecuada o necesaria para establecer distinciones entre aeronaves por lo que respecta a la competencia

[5072] A este respecto, señalamos que Airbus se ha centrado, a lo largo de toda su historia, en los elementos comunes de sus LCA por lo que se refiere a la tecnología, el diseño y el funcionamiento, como factor importante para las ventas. *Véase, por ejemplo*, Estados Unidos - Prueba documental 658. Esto ratifica nuestra conclusión de que no hay razón para modificar el alcance del producto subvencionado identificado por los Estados Unidos.

[5073] Declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafos 46-51.

ICC suprimida donde se indica [***]

en el mercado.[5074] Por ejemplo, la Comisión Europea, al estudiar la fusión de Boeing y McDonnell Douglas propuesta en 1997 de acuerdo con la legislación comunitaria en materia de competencia, examinó las cuestiones de la posición dominante y la repercusión en el mercado basándose en una distinción entre aeronaves de fuselaje estrecho y de fuselaje ancho, correspondientes a los segmentos del mercado de 100-200-asientos y de 200-400 o más asientos.[5075] Además, Neven y Seabright, en su estudio del mercado de LCA, contemplan cuatro segmentos distintos del mercado: poca autonomía y fuselaje estrecho; autonomía media y fuselaje medio; gran autonomía y fuselaje medio; y gran autonomía y fuselaje ancho.[5076] Así pues, sobre la base de las pruebas disponibles, hay, a nuestro juicio, muchas formas de dividir en segmentos el mercado de grandes aeronaves civiles, y no hay una razón evidente o necesaria para elegir una de ellas, el número de asientos, ni mucho menos un requisito jurídico para que las distintas familias de modelos de Airbus sean consideradas productos subvencionados independientes en función del número de asientos de cada familia de modelos.

7.1665 Desde su creación, Airbus ha reconocido la importancia que tiene, para seguir obteniendo resultados satisfactorios en el mercado de las LCA, el desarrollo de una línea completa (una familia) de diferentes modelos de LCA:

> "Desde que se fundó Airbus con el objetivo concreto de convertirse en una empresa viable, rentable y a largo plazo, fue necesario planificar una familia de aeronaves. Ya en 1973 Airbus Industrie propuso el desarrollo, a lo largo del tiempo, de cinco tipos de aeronaves relacionados. Con el reciente lanzamiento de los programas A330 y A340, ya existen esos cinco tipos".[5077]

Más recientemente, en un informe elaborado por el Consejo de Administración de EADS para los accionistas se afirma, en referencia al "objetivo estratégico a largo plazo" de esforzarse por alcanzar una "posición dominante en el mercado de aeronaves comerciales: se considera necesaria una cartera completa de productos para satisfacer la demanda de los clientes y mantener la competitividad general".[5078] La estrategia empresarial de Airbus se centra en una familia integrada de LCA:

> "Para triunfar en los mercados, Airbus ha seguido una estrategia coherente en materia de producto encaminada a ofrecer aeronaves competitivas en todo el mercado. El concepto de familia de aeronaves ha permitido ofrecer un gran número de elementos comunes en todos los aspectos operativos de las aeronaves, desde la

---

[5074] A este respecto, señalamos que las Comunidades Europeas se refieren a "tres mercados competitivos superpuestos (100-200 asientos, 200-300 asientos, 300-400 asientos) y dos mercados (400-500 asientos y más de 500 asientos) en los que Airbus y Boeing no compiten" al estudiar las condiciones de competencia en que opera la rama de producción de aeronaves. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1403.

[5075] *Análisis de las CE sobre la fusión*, Estados Unidos - Prueba documental 375, párrafo 16.

[5076] Damien Neven y Paul Seabright, *European Industrial Policy: The Airbus Case* (1995) (en lo sucesivo "Neven y Seabright"), *puede consultarse en*: http://www.hec.unil.ch/deep/textes/9509.pdf, Estados Unidos - Prueba documental 382, páginas 24 y 25.

[5077] Testimonio de Alan Boyd, Presidente de Airbus Industrie of North America, Inc., ante el Subcomité de Comercio, Protección de los Consumidores y Competitividad de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, página 34 (23 de junio de 1987), Estados Unidos - Prueba documental 386; *véase también* CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1133 (donde se explica que Airbus necesitaba aportaciones de capital público para desarrollar nuevos modelos de LCA porque no habría podido lograrlo produciendo sólo el A300 y el A310).

[5078] EADS, Report of the Board of Directors, in Documentation for the Annual General Meeting on Friday, 4 May 2007, página 30, *puede consultarse en* http://www.eads.com/xml/content/OF00000000400004/1/50/41582501.pdf, Estados Unidos - Prueba documental 503.

ICC suprimida donde se indica [***]

> formación de las tripulaciones de vuelo y cabina hasta el mantenimiento y las piezas de repuesto."[5079]
>
> **"{C}ada aeronave de Airbus pertenece a una única familia**, que comparte la misma cabina de mando, la misma carlinga y las mismas piezas de repuesto, lo que permite a los operadores ahorrar tiempo y dinero en formación de los pilotos, mantenimiento y otras esferas."[5080]

Las propias Comunidades Europeas reconocieron la importancia de ofrecer una gama completa de LCA:

> "La necesidad de ofrecer productos distintos cuyos elementos comunes permitan a las aerolíneas mantener bajos los costos de explotación en toda su flota y realizar las distintas funciones que exige la estructura de rutas de una aerolínea ha hecho siempre que ningún fabricante de un único producto o familia de productos, por convincente que fuera, haya sobrevivido en la rama de producción de LCA.[5081]

7.1666 Los elementos comunes son importantes, no sólo desde el punto de vista de los compradores de LCA, también para los fabricantes. Producir una familia completa de diferentes modelos de aeronaves permite a un fabricante de LCA mejorar la eficiencia de la producción. El aumento de la producción de un tipo de aeronave reduce el costo marginal de la fabricación de tipos de aeronaves conexos "debido a la posibilidad de transferir algunos métodos de producción entre diferentes modelos de la gama de un fabricante".[5082] Airbus reconoce que el desarrollo de una nueva aeronave también impulsa el desarrollo de instalaciones y tecnologías de producción para toda su familia de LCA:

> "En el decenio de 1980, pudimos ampliar nuestra familia lanzando el A310, que incorporaba muchas mejoras de los sistemas y los grupos motopropulsores logradas en los años que habían transcurrido desde que se diseñó el A300", declaró un directivo de Airbus. "Entonces procedimos a incorporar muchas de las mejoras del A310 al A300, y nos encontramos con una aeronave actualizada a la que denominamos A300-600. Aplicaremos la misma filosofía a nuestra nueva aeronave. Además, hay muchas posibilidades de que la tecnología del A320, el A330 y el A340 se pueda utilizar también para crear un A300 o A310 avanzado en el decenio de 1990".[5083]

[5079] BAE Systems Annual Report, 1999, página 15, Estados Unidos - Prueba documental 388.

[5080] EADS Annual Report, 2000, página 22, Estados Unidos - Prueba documental 389 (sin negritas en el original); *véase también* Airbus, *Excellence Runs in the Family*, puede consultarse en: http://events.airbus.com/img/media/multimedia/advertising/press/excellence.pdf (consultado el 20 de septiembre de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 390 ("Pocas veces tener una familia le hace ahorrar dinero; la familia de Airbus se lo ahorra"); Airbus, *Key Determinants*, páginas 21 a 25, Estados Unidos - Prueba documental 379 (ICC).

[5081] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 30.

[5082] Neven y Seabright, Estados Unidos - Prueba documental 382, página 23, nota 11.

[5083] Jeffrey Lenorovitz, *Airbus Industrie Launching Production for New A330/A340 Simultaneously*, Aviation Week & Space Technology (24 de febrero de 1986), Estados Unidos - Prueba documental 391. (sin negritas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

> "El A350 va a ser la aeronave hermana del A380, así que es tecnología que ya se puede ver y tocar. Es tangible porque el A380 ya está volando".[5084]

Airbus también gestiona sus actividades de producción de LCA en función de las familias. Por ejemplo, recientemente, el Director Ejecutivo de EADS, Thomas Enders, declaró, en respuesta a un analista que preguntaba si el aumento de la producción de otros modelos podría "compensar los inconvenientes ocasionados por los retrasos del A380", que el aumento sostenido de las tasas de producción del A320 traería consigo un "crecimiento" que compensaría los costos de los retrasos del A380.[5085] Por lo tanto, la fabricación y venta de un modelo de LCA fomentan el desarrollo, la fabricación y la venta de otros modelos de LCA.[5086] En consecuencia, nos parece claro que las subvenciones que benefician a un determinado modelo de LCA de Airbus pueden tener efectos indirectos en otros modelos de Airbus.

7.1667 Por consiguiente, aunque podría ser conveniente tener en cuenta modelos individuales en relación con algunos aspectos del análisis de los efectos desfavorables, por ejemplo al examinar los efectos en los precios, a nuestro juicio la identificación del "producto subvencionado" no puede pasar por alto que Airbus ha desarrollado toda una gama de familias de LCA compuestas por varios modelos, que se comercializan como un conjunto integrado para los clientes, y que las subvenciones en litigio han ayudado, al menos potencialmente, a toda esa gama de modelos.[5087] Si se dividiera el producto subvencionado de la forma propuesta por las Comunidades Europeas, el Grupo Especial no podría tener esto en cuenta.

7.1668 No podemos aceptar el argumento propuesto por las Comunidades Europeas de que no hay competencia entre LCA de los diferentes grupos de modelos. Aunque puede ser cierto que la competencia directa entre modelos de aeronaves de los extremos de la gama que ofrece cada fabricante puede ser limitada o inexistente, nos parece claro que hay al menos cierto grado de competencia entre los grupos de productos adyacentes señalados por las Comunidades Europeas, por ejemplo, entre un Boeing 747 y un Airbus A380.[5088] Es más, las propias Comunidades Europeas declaran que "Hay {c}ompetencia *casi* exclusivamente entre las familias de LCA de Airbus y Boeing identificadas por las Comunidades Europeas como competidoras en distintos mercados de productos".[5089] Además, incluso ateniéndonos a los propios criterios de las Comunidades Europeas,

---

[5084] Jason Neely, *Airbus Top Challenge Is Keeping up with Demand*, Reuters (22 de noviembre de 2005) (citando a Gustav Humbert, Director Ejecutivo de Airbus), Estados Unidos - Prueba documental 392.

[5085] EADS Investor Conference Call, 1:27:40 (3 de octubre de 2006), puede consultarse en el sitio Web de EADS; transcripción de la parte pertinente en la Prueba documental 393 presentada por los Estados Unidos.

[5086] La información sobre el estudio de viabilidad del A380 respalda esta conclusión. CE - Prueba documental 362 (ICSS), páginas 5, 6, 8, 24 y 36.

[5087] En realidad, como las propias CE han señalado, ningún fabricante de LCA ha podido sobrevivir sin una gama completa de modelos que ofrecer. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 30. Desde sus primeros días, Airbus preveía una gama completa de modelos de LCA conexos. "Competitiveness of U.S. Commercial Aircraft Industry", audiencia ante el Subcomité de Comercio, Protección de los Consumidores y Competitividad del Comité de Energía y Comercio de la Cámara de Representantes, 100º Congreso, 23 de junio de 1987, Serie Nº 100-59, página 34 (declaración del Sr. Boyd, Presidente de Airbus Industrie North America) Estados Unidos - Prueba documental 386. En realidad, Airbus ha lanzado al mercado esa gama completa desde 1970, en competencia con la gama completa de modelos de Boeing.

[5088] En realidad, el estudio de viabilidad del A380 **[***]**. CE - Prueba documental 362 (ICSS), página 13. Otras pruebas obtenidas de ICSS respaldan también la conclusión de que existe cierto grado de competencia entre aeronaves de las familias de modelos identificadas por las Comunidades Europeas. Pruebas documentales 98 (ICSS), 375 (ICSS) y 398 (ICSS) presentadas por las Comunidades Europeas.

[5089] CE, respuesta a la pregunta 130 del Grupo Especial. (sin cursivas en el original) *Véase también* CE, respuesta a la pregunta 114 del Grupo Especial, donde las Comunidades Europeas abordan las "circunstancias extraordinarias" de una "campaña de ventas en distintos mercados" del A330-200 y el

ICC suprimida donde se indica [***]

dos familias diferentes de LCA de Airbus compiten en los mismos supuestos mercados de productos, y al menos una de ellas (la familia del A350) está presente en dos de los supuestos mercados de productos. En particular, según las Comunidades Europeas, la familia de LCA del Airbus A330 *y* una de las versiones de la familia del A350 (el Airbus A350XWB-800) compiten con las familias del Boeing 767 y 787 en el mercado de 200-300 asientos. Análogamente, otra versión de la familia del A350XWB, el A350XWB-900/1000, *y* la familia de LCA del A340 compiten supuestamente con la familia del Boeing 777 en el mercado de 300-400 asientos.[5090] Estos hechos demuestran que las líneas divisorias trazadas por las Comunidades Europeas no son lo suficientemente claras para permitirnos concluir, si tuviéramos que examinar la cuestión, que los distintos productos **deben** ser definidos con arreglo a esas líneas.[5091]

7.1669 Además, el enfoque que utilizan las Comunidades Europeas para identificar el producto subvencionado pertinente se basa en la idea de que las subvenciones en litigio, sobre todo las otorgadas con respecto al lanzamiento o desarrollo de un modelo particular de LCA de Airbus, benefician únicamente a ese modelo.[5092] Sin embargo, los Estados Unidos aducen que las subvenciones a un modelo de LCA de Airbus tienen efectos en el desarrollo y la producción de otros modelos, a través de los efectos de aprendizaje y los elementos comunes. Si definiéramos el producto subvencionado como sugieren las Comunidades Europeas, no podríamos tomar en consideración este argumento.

7.1670 En general, las pruebas y argumentos que se nos han presentado sugieren que la definición de producto único propuesta por los Estados Unidos no es inadecuada. Aunque pueda haber varios parámetros para clasificar las LCA, no hay razones evidentes para elegir uno de ellos como la única línea divisoria que hay que respetar, en lugar de considerar las LCA como un único producto subvencionado. La propia Airbus reconoce la importancia de desarrollar una única "familia" de LCA compuesta por diferentes modelos de aeronaves para su negocio, factor que tiene el mismo peso en la opinión de los compradores de LCA. Además, es evidente que existen diferentes grados de competencia entre al menos los mercados adyacentes que, según las Comunidades Europeas, se deben utilizar para definir el "producto subvencionado". Habida cuenta de lo anterior, no consideramos

---

Boeing 777-200. La existencia de estas campañas, aunque sean algo extraordinario, excluye la conclusión de que no hay competencia entre las familias de modelos señaladas por las Comunidades Europeas.

[5090] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1509. Las Comunidades Europeas señalan que "cada LCA de Airbus tiene características físicas y de rendimiento distintivas, y esas aeronaves se pueden clasificar en cuatro mercados diferenciados sobre la base de esas características. Exceptuando la familia de LCA del A350, que incluye LCA destinadas a competir con dos familias distintas de Boeing (a saber, las del 777 y el 787), estos grupos de productos se corresponden con las "familias" de Airbus". CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1523. Esto sugiere que incluso las Comunidades Europeas reconocen cierto grado de ambigüedad en la definición de las supuestas familias de Airbus.

[5091] Observamos que el experto de las Comunidades Europeas, Sr. Scherer, declaró que "los segmentos del mercado de aeronaves suelen diferenciarse unos de otros en un aumento aproximado del 15-20 por ciento en el número de asientos". CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 333. De lo anterior deducimos que, siempre que el número de asientos de dos LCA no exceda en un 15-20 por ciento del número de la otra, compiten entre sí. A este respecto, señalamos que hay una superposición entre el número de asientos comprendido en ese intervalo en las familias del A330 y del A340, según sostienen las Comunidades Europeas, y el número de asientos que supera ese intervalo en la familia del modelo A320. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1524 (cuadros).

[5092] Las Comunidades Europeas afirman que "muchas supuestas subvenciones" se refieren a familias concretas de LCA de Airbus, pero no presentan pruebas que justifiquen su punto de vista, excepto en lo que concierne a la AEP/FEM, que se otorga para el lanzamiento de modelos concretos de LCA de Airbus. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1551-1553 y 1637.

ICC suprimida donde se indica [***]

adecuado rechazar el producto subvencionado que proponen los Estados Unidos, y llevaremos a cabo nuestro análisis teniéndolo en cuenta.[5093]

ii) Producto similar

7.1671 Las partes en la presente diferencia consideran que es necesaria una determinación relativa al producto similar para abordar las alegaciones de los Estados Unidos de daño en virtud del apartado a) del artículo 5, de desplazamiento y obstaculización en virtud de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 y de subvaloración de los precios en virtud del párrafo 3 c) del artículo 6.[5094] Observamos que el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* se planteó si, en el caso de una alegación de contención significativa de los precios a tenor del párrafo 3 c) del artículo 6, el producto identificado por el reclamante debe ser "similar" al producto subvencionado pertinente, aunque no adoptó una decisión al respecto, y señaló, aunque no la abordó, la cuestión de si, en un caso de supuesta contención de la subida de los precios, reducción de los precios y pérdida de ventas, existe el requisito de que el producto subvencionado sea "similar" al producto pertinente del reclamante.[5095] Los Estados Unidos sugieren que, aunque para las alegaciones basadas en el párrafo 3 c) del artículo 6 no se exige en sentido estricto la identificación de un "producto similar", la estructura lógica de dicha disposición exige, por analogía, la identificación de un producto del Miembro reclamante cuyos precios se hayan visto afectados desfavorablemente por la subvención.[5096] A nuestro juicio, no es necesario, en rigor, identificar un "producto similar" en el sentido de la nota 46 del Acuerdo SMC a los efectos de evaluar la contención de la subida de los precios, la reducción de los precios o la pérdida de ventas, de conformidad con el párrafo 3 c) del artículo 6.[5097]

7.1672 Las Comunidades Europeas afirman que hay tres "productos similares" de Boeing correspondientes a tres de los productos "subvencionados" de Airbus que han identificado, y que no hay ningún "producto similar" de Boeing correspondiente al producto "subvencionado" A380, ni ningún "producto subvencionado" de Airbus correspondiente al Boeing 747. Sin embargo, habida cuenta de nuestra conclusión respecto del producto subvencionado, no encontramos ningún fundamento jurídico para la posición de las Comunidades Europeas.

7.1673 Como hemos señalado *supra*, la nota 46 del Acuerdo SMC define el producto similar como:

> "un producto que sea idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate, o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado".[5098]

[5093] Las pruebas obtenidas de ICSS también respaldan la conclusión de que existe cierto grado de competencia entre aeronaves de las familias de modelos identificadas por las Comunidades Europeas. Pruebas documentales 98 (ICSS), 362 (ICSS), 375 (ICSS) y 398 (ICSS) presentadas por las Comunidades Europeas.

[5094] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 717; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1515.

[5095] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, nota 453.

[5096] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 717.

[5097] *Véase* el informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafos 7.556 y 7.557, donde el Grupo Especial llegó a la misma conclusión. No obstante, como señaló ese Grupo Especial, parece lógico que un Miembro reclamante deba identificar el producto o productos cuyos precios supuestamente se subvaloran, no pueden subir o se reducen o cuyas ventas supuestamente se pierden. No cabe duda de que en este caso los Estados Unidos lo han hecho, y las Comunidades Europeas no han presentado argumentos a este respecto.

[5098] Nota 46 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida donde se indica [***]

La definición de producto similar de la nota 46 se aplica específicamente a todo el Acuerdo SMC.[5099] En el contexto de una diferencia relativa a los efectos desfavorables debe entenderse, a nuestro juicio, que el "producto considerado" al que hace referencia la nota 46 es el producto subvencionado que, como hemos establecido *supra*, son, en este caso, todas las LCA de Airbus.[5100] Por lo tanto, el producto similar, a los efectos de la presente diferencia, es un producto "idéntico", es decir, igual en todos los aspectos al {producto subvencionado} o, cuando no exista ese producto, otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del {producto subvencionado}.

7.1674 Nos parece claro que no hay ningún producto de los Estados Unidos que sea **idéntico** al producto subvencionado que han identificado, es decir, todas las LCA de Airbus. Todas las aeronaves que producen Airbus y Boeing tienen diferencias que impiden constatar que son idénticas. Por otro lado, también nos parece claro que las grandes aeronaves civiles de Boeing, en su conjunto, son un producto que tiene características muy parecidas a las de las grandes aeronaves civiles de Airbus, en su conjunto. Por lo tanto, consideramos que el producto similar pertinente en la presente diferencia son todas las LCA de Boeing.

7.1675 Las Comunidades Europeas aducen que, dado que los diferentes modelos de LCA de Boeing compiten en mercados de productos distintos con los correspondientes modelos de LCA de Airbus, y puesto que las características físicas son fundamentales para determinar el producto similar, los Estados Unidos han agrupado de forma incorrecta aeronaves de Boeing que tienen grandes diferencias físicas al aducir que hay un único producto similar. En lo fundamental, este argumento es el mismo que formuló el Canadá en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda V* y que el Grupo Especial rechazó en aquella diferencia. Puesto que la definición de producto similar es la misma a los efectos de este caso que a los del Acuerdo Antidumping, consideramos que las decisiones relativas al producto similar adoptadas en virtud de dicho Acuerdo son pertinentes para nuestro análisis en el presente asunto.[5101] El informe del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda V* está directamente relacionado con las cuestiones planteadas en el argumento de las Comunidades Europeas. En aquel asunto, los Estados Unidos habían llevado a cabo investigaciones sobre los derechos compensatorios y antidumping aplicados a la madera blanda procedente del Canadá. La madera blanda, que era el producto objeto de dumping considerado, abarcaba una amplia gama de artículos. La autoridad investigadora de los Estados Unidos halló un producto similar, que coincidía con el producto objeto de dumping considerado. Ante el Grupo Especial, el Canadá adujo que "todos y cada uno de los productos que colectivamente constituían el "producto similar" no se asemejaban a todos y cada uno de los productos que colectivamente formaban el producto considerado, pues no tenían características muy parecidas".[5102] El Grupo Especial no constató que hubiera violación del párrafo 6 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping en la definición de un único producto similar

[5099] "En todo el presente Acuerdo se entenderá que la expresión "producto similar" ("*like product*") ...". Nota 46 del Acuerdo SCM.

[5100] Aunque las Comunidades Europeas cuestionan la idoneidad del producto subvencionado identificado no aducen que, en el contexto de la presente diferencia, el "producto considerado" sea otra cosa que el producto subvencionado en litigio.

[5101] También hay una Declaración Ministerial relativa a la solución de diferencias de conformidad con el Acuerdo Antidumping y el Acuerdo SMC, en la que los Ministros reconocían la necesidad de "asegurar la coherencia en la solución de las diferencias a que den lugar las medidas antidumping y las medidas en materia de derechos compensatorios". Dado que la Declaración se centra en las diferencias relativas a las medidas comerciales correctivas, no es directamente aplicable a las diferencias relativas a los efectos desfavorables. Sin embargo, puesto que la expresión "producto similar" se define a los efectos de todo el Acuerdo SMC, consideramos adecuado garantizar que en este caso aplicamos una definición coherente con la aplicada por los grupos especiales en el contexto antidumping, para evitar posibles conflictos entre el *Acuerdo SMC* y el *Acuerdo Antidumping* a este respecto.

[5102] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda V*, párrafo 7.155.

ICC suprimida donde se indica [***]

formulada por la autoridad investigadora de los Estados Unidos, que coincidía con el producto considerado, y rechazó el argumento del Canadá de que "{l}as expresiones 'producto considerado' y 'producto similar' deben limitarse a un único grupo de productos con características comunes".[5103]

7.1676 Siguiendo este mismo razonamiento, concluimos que el producto de los Estados Unidos "similar" a las LCA de Airbus son las LCA de Boeing. Llegamos a esta conclusión a pesar del hecho de que existen claras diferencias entre los distintos modelos de Airbus y los modelos correspondientes de Boeing, incluso los más cercanos, y de los argumentos de las Comunidades Europeas de que el Airbus A380 no compite con ninguna aeronave de Boeing ni el Boeing 747 compite con ninguna aeronave de Airbus. Como se indicó *supra*, el estudio de viabilidad del A380 **[*******]** esta opinión.[5104] Además, los Estados Unidos han presentado pruebas que indican que existe competencia, concretamente entre el A380 y el Boeing 747, y que el A340 también compite con el 747 en medida significativa.[5105] Esta competencia se basa en las características similares de las aeronaves que las hacen aptas para el mismo uso, en general y concretamente en cuanto aeronaves con un gran número de asientos. No hay nada en la definición de producto similar que, según sus propios términos, exija analizar los grupos de artículos comprendidos en el producto subvencionado de que se trate para determinar un producto similar que tenga las "características más parecidas" en cada grupo, y no consideramos adecuado ni necesario realizar ese análisis. Además, la definición de producto similar especifica que, cuando no exista un producto "idéntico, es decir, igual en todos los aspectos al producto de que se trate", el producto similar se definirá como "otro producto que, aunque no sea igual en todos los aspectos, tenga características muy parecidas a las del producto considerado". Así pues, incluso suponiendo que aceptáramos las posición de las Comunidades Europeas según la cual hay múltiples productos subvencionados y no hay un producto producido por los Estados Unidos que compita directamente con el A380, tendríamos que constatar que existe un "producto similar" de los Estados Unidos correspondiente al supuesto producto subvencionado, el A380. Al no existir un producto idéntico, parecería apropiado otro producto con características "muy parecidas" a las del A380, que en este caso sería el Boeing 747.

7.1677 Las Comunidades Europeas también aducen, basándose en el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Indonesia - Automóviles*, que la determinación del producto similar debe centrarse estrictamente en la cuestión de las características físicas. Sin embargo, la cuestión a que se enfrentaba el Grupo Especial en aquel caso era determinar cuál de los diferentes modelos de automóviles producidos por los Miembros reclamantes se podía considerar el "producto similar" al producto subvencionado concreto, que era el modelo Timor fabricado en Indonesia. La circunstancia análoga, en el caso de las LCA, sería que los Estados Unidos hubieran presentado una reclamación relativa a las subvenciones a un único modelo de LCA de Airbus supuestamente subvencionado, y que el grupo especial estuviera decidiendo qué aeronave de Boeing podría ser debidamente considerada "similar" a ese único modelo de LCA supuestamente subvencionado. Sin embargo, puesto que en el presente caso el producto subvencionado considerado abarca toda la gama de modelos de LCA producidos por Airbus, no encontramos nada que impida concluir que la gama correspondiente de aeronaves producidas en el territorio del Miembro reclamante constituye un "producto similar" adecuado, es

[5103] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda V*, párrafo 7.157. Análogamente, en su informe sobre el asunto *CE - Salmón (Noruega)*, el Grupo Especial rechazó un argumento según el cual el producto investigado debía estar compuesto únicamente por mercancías que fueran "similares" una a otras, en decir, que debía ser homogéneo.

[5104] CE - Prueba documental 362 (ICSS), página 13.

[5105] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 40 del Grupo Especial, párrafos 235-242 y referencias allí citadas; Primera declaración oral de los Estados Unidos, párrafo 63; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 654-656.

ICC suprimida donde se indica [***]

decir, el "producto que, aunque no es igual en todos los aspectos, tiene características muy parecidas a las del producto considerado".[5106]

7.1678 En el asunto *Indonesia - Automóviles*, el Grupo Especial afirmó que "el análisis de qué automóviles tienen "características muy parecidas" a las del Timor tiene que incluir lógicamente un elemento importante de las características físicas de los vehículos de que se trata".[5107] Sin embargo, un análisis de qué mercancías producidas en los Estados Unidos son "similares" al producto subvencionado sin duda puede tomar en consideración las características físicas de la familia de aeronaves de Airbus en su conjunto, de forma parecida al análisis en el asunto *Estados Unidos - Madera blanda V*, y evaluar la correspondencia entre las gamas de aeronaves de cada uno de los dos elementos de la cuestión. Además, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Indonesia - Automóviles* observó lo siguiente:

> "consideramos que el Acuerdo SMC no nos impide tener en cuenta otros criterios distintos de las características físicas cuando resulte pertinente para analizar el producto similar. En significado normal la expresión "características muy parecidas" incluye las características físicas pero no se limita a ellas, por lo que consideramos que nada en el contexto u objeto y fin del Acuerdo SMC impone una conclusión diferente".[5108]

Por lo tanto, se pueden tener en cuenta otros criterios, entre ellos la idoneidad, la fidelidad a la marca o las percepciones de los consumidores, en una medida no determinada por las características físicas.

7.1679 Por último, señalamos que el hecho de haber concluido que existe un único producto subvencionado y un único producto similar correspondiente no significa que debamos hacer un análisis indiferenciado o monolítico del daño en virtud del apartado a) del artículo 5 o del perjuicio grave en virtud de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6. En lo que concierne al daño, cuya definición a los efectos del artículo 5 se utiliza en el mismo sentido que en los casos de derechos compensatorios[5109], observamos que el Órgano de Apelación ha declarado que la autoridad investigadora puede examinar el daño en el contexto de las medidas comerciales correctivas considerando los efectos de las importaciones en segmentos del mercado, siempre que en dicho análisis no pase por alto ningún segmento del mercado y que las conclusiones generales aborden la cuestión del daño a la rama de producción en su conjunto.[5110] De forma análoga consideramos que, en la medida en que sea pertinente para nuestro análisis del daño y el perjuicio grave, podemos examinar

---

[5106] Observamos que las gamas de aeronaves de los dos elementos de la cuestión, el producto subvencionado y el producto similar, abarcan todo el espectro de grandes aeronaves civiles que existen. Ninguna parte ha sugerido que las aeronaves más pequeñas deban ser consideradas un producto similar en la presente diferencia, y no abordamos esta cuestión.

[5107] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.173.

[5108] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.173.

[5109] La nota 11 del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC especifica lo siguiente: "Se utiliza aquí la expresión "daño a la rama de producción nacional" en el mismo sentido que en la Parte V {medidas compensatorias}."

[5110] Este punto de vista se basa en las opiniones del Órgano de Apelación a este efecto en una diferencia antidumping, informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, párrafo 204 ("puede ser sumamente pertinente que las autoridades encargadas de la investigación examinen la rama de producción nacional por partes, sectores o segmentos. ... cuando las autoridades encargadas de la investigación realizan un examen de una parte de una rama de producción nacional, deben examinar, en principio, de modo similar, todas las demás partes que componen esa rama de producción y examinar también la rama de producción en su conjunto. Otra posibilidad será que las autoridades encargadas de la investigación faciliten una explicación satisfactoria de por qué no es necesario examinar directa o concretamente las demás partes de la rama de producción nacional").

ICC suprimida donde se indica [***]

los supuestos efectos en determinados segmentos del mercado, por ejemplo en distintas campañas de ventas, en las que compiten el producto subvencionado y el producto similar, o con respecto a los precios de modelos concretos de LCA. Este análisis diferenciado posiblemente será pertinente para nuestro análisis de la subvaloración, la contención de la subida y la reducción significativas de los precios y la pérdida significativa de ventas "en el mismo mercado".

7.1680 En resumen, concluimos que es razonable y adecuado realizar el análisis de los efectos desfavorables sobre la base de un producto subvencionado, es decir, todas las LCA de Airbus, como proponen los Estados Unidos, y que existe un único producto de los Estados Unidos "similar" al producto subvencionado, concretamente todas las LCA de Boeing.

5. Período de referencia

a) Argumentos de las partes

i) Estados Unidos

7.1681 Inicialmente, los Estados Unidos presentaron datos y argumentos que abarcaban el período 2001-2005 para apoyar sus alegaciones de efectos desfavorables. Posteriormente, en su Segunda comunicación escrita, en su declaración oral y al responder a las preguntas del Grupo Especial, los Estados Unidos presentaron datos adicionales correspondientes al año civil 2006.[5111] No obstante, aducen que el Grupo Especial no debería elegir un "período de referencia" concreto para su examen de los efectos desfavorables.[5112] Más bien corresponde al Miembro reclamante, es decir, a los Estados Unidos, definir el período adecuado y después al Grupo Especial determinar si el Miembro reclamante ha establecido una presunción. Aducen asimismo que el Grupo Especial deberá examinar las pruebas y los argumentos y considerar si los períodos invocados por las partes son apropiados para satisfacer la carga de la prueba que corresponde a cada una de ellas.[5113]

7.1682 Por lo que respecta a su argumento que sugiere una fecha límite para la consideración de los efectos desfavorables, a saber, 2005, los Estados Unidos aducen que la "cuestión" que debe examinar el Grupo Especial está definida en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, tanto en relación con el contenido sustantivo como con el ámbito temporal.[5114] Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que, para decidir si las subvenciones en litigio causan efectos desfavorables, es conveniente considerar los datos correspondientes al año en que se estableció el Grupo Especial, pero no a los años posteriores. Sin embargo, mantienen que los efectos desfavorables que han aducido continuaron después del establecimiento del Grupo Especial, y continúan hasta el presente. Los Estados Unidos admiten que cabe tomar en consideración pruebas correspondientes a cualquier período que sea pertinente para la cuestión sometida al Grupo Especial, pero afirman que el argumento de que los efectos desfavorables dejaron de producirse algún tiempo después del establecimiento del Grupo Especial no constituye una defensa frente a las alegaciones de los Estados Unidos.[5115] Aducen que, de hecho, las posibles mejoras de la situación de Boeing en 2006 y posteriormente no demuestran que los efectos desfavorables hayan dejado de existir.[5116]

[5111] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 698, 701, 703, 731 y 734; Estados Unidos - Prueba documental 616; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial.
[5112] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 133 del Grupo Especial, párrafo 440.
[5113] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 133 del Grupo Especial, párrafos 438 y 439.
[5114] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 674.
[5115] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 684.
[5116] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 672.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1683 Los Estados Unidos admiten la constatación del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* de que debe constatarse que ha habido un perjuicio grave "hasta un momento reciente inclusive".[5117] Sin embargo, consideran que la frase "hasta un momento reciente inclusive" debe entenderse correctamente como un período de varios años, hasta el año en que se estableció el Grupo Especial inclusive, pero que no incluye el período posterior a dicho año.[5118] Los Estados Unidos aducen que el mandato de un Grupo Especial se fija en la fecha de su establecimiento, citando a este respecto casos en los que los grupos especiales examinaron medidas a pesar de que expiraban o quedaban sin efecto después de su establecimiento, y en particular el informe del asunto *CE - Aprobación y comercialización de productos biotecnológicos*.[5119]

7.1684 Los Estados Unidos sostienen que el párrafo 7 c) del artículo 6, al que recurren las Comunidades Europeas para aducir que el Grupo Especial debe excluir de su análisis la información relativa al período 2001-2003 basándose en un caso de fuerza mayor, identifica una serie de sucesos que limitan la capacidad del Miembro reclamante de exportar su producto por razones que nada tienen que ver con las subvenciones. Según los Estados Unidos, si se puede establecer que han tenido lugar dichos sucesos, se rompe la relación causal entre la subvención y la pérdida de participación en el mercado de exportación. Sin embargo, aducen que la contracción del mercado de LCA que se dio entre 2001 y 2003 no fue el resultado de la incapacidad de la rama de producción de los Estados Unidos para producir o exportar LCA y afirman que, simplemente, una mayor proporción de los clientes optó por adquirir LCA de Airbus en lugar de LCA de Boeing, lo que hizo que la carga de la contracción del mercado recayera de forma desproporcionada sobre Boeing.[5120]

7.1685 Los Estados Unidos reconocen que el Grupo Especial puede tomar en consideración datos relativos a cualquier período, inclusive el más reciente, al realizar un análisis a largo plazo de los efectos de las subvenciones en el mercado pertinente, pero aducen que, en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, ni el Grupo Especial ni el Órgano de Apelación ratificaron la opinión de las Comunidades Europeas de que sólo eran pertinentes las tendencias más recientes del mercado. En particular, no están de acuerdo con el punto de vista de las Comunidades Europeas según el cual, para que un grupo especial pueda constatar que existen efectos desfavorables en el presente, debe demostrarse que existían efectos desfavorables durante el período más reciente.[5121]

ii) Comunidades Europeas

7.1686 Las Comunidades Europeas presentan una serie de argumentos para apoyar su posición de que el período de referencia adecuado que debe tomar en consideración el Grupo Especial tiene que incluir datos correspondientes al período 2004-2006 y a 2007 si los hay y son fiables, al determinar si las subvenciones causaron efectos desfavorables en 2006 (y 2007). En primer lugar, las Comunidades Europeas aducen que la utilización de datos correspondientes al período 2001-2003 sería incompatible

[5117] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1198.
[5118] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 134 del Grupo Especial, párrafo 451.
[5119] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 673.
[5120] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 658 y 659; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 49 c) del Grupo Especial.
[5121] Observaciones de los Estados Unidos sobre los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 7, donde se hace referencia al informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*) - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*"), WT/DS267/RW y Corr.1, adoptado el 20 de junio de 2008, modificado por el informe del Órgano de Apelación *Estados Unidos - Subvenciones al algodón americano (*upland*) - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*"), WT/DS267/AB/RW, adoptado el 20 de junio de 2008.

ICC suprimida donde se indica [***]

con el párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC y con la prescripción de que el Grupo Especial lleve a cabo una evaluación objetiva, argumentando que los datos relativos a ese período están distorsionados debido a los efectos del 11 de septiembre de 2001 ("11 de septiembre").[5122] Las Comunidades Europeas afirman que el mercado de LCA, sobre todo en los Estados Unidos, se desplomó fundamentalmente como resultado del hundimiento de la demanda en el sector del transporte aéreo tras los sucesos del 11 de septiembre. Ello dio lugar a quiebras de compañías de transporte aéreo y a cancelaciones y retrasos de pedidos, así como a que los clientes trataran de renegociar los precios, lo que hizo que Airbus y Boeing se quedaran con aeronaves en proceso de producción que el cliente inicial no iba a adquirir. Las Comunidades Europeas consideran que los sucesos del 11 de septiembre constituyen un caso de fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6 y, en consecuencia, afirman que el período 2001-2003 no se debe considerar fiable como punto de partida para evaluar los efectos desfavorables.[5123]

7.1687 En segundo lugar, las Comunidades Europeas afirman que el período utilizado para evaluar las tendencias relativas al daño importante y el perjuicio grave debe incluir otro período que refleje lo más fielmente posible las condiciones de competencia que existen en la actualidad. Aducen que el período 2004-2006 refleja más fielmente la competencia normal en los mercados de LCA y, por lo tanto, debe ser el período pertinente. Las Comunidades Europeas sostienen que los datos correspondientes al período 2001-2003 no reflejan las condiciones normales de competencia y, en consecuencia, afirman que su utilización es inadecuada, además de ser incompatible con el párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.[5124]

7.1688 En tercer lugar, las Comunidades Europeas señalan que el párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC prescribe que la evaluación del desplazamiento o la obstaculización se base en "un período apropiadamente representativo ... que en circunstancias normales será por lo menos de un año". Las Comunidades Europeas afirman que esto está en consonancia con lo que describen como una "preferencia declarada" del Órgano de Apelación y los grupos especiales por un período más breve en el contexto de las investigaciones nacionales sobre medidas comerciales correctivas, en el que el Órgano de Apelación y los grupos especiales han subrayado que los datos y las tendencias relativos al *pasado más reciente* son los más pertinentes.[5125] A este respecto, las Comunidades Europeas se basan en las decisiones adoptadas en las diferencias relativas a medidas de salvaguardia *Argentina - Calzado (CE)*[5126] y *Estados Unidos - Cordero*[5127], así como en una diferencia en materia antidumping, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*.[5128] Las Comunidades Europeas sostienen que el principio rector de las investigaciones relativas al daño realizadas por una autoridad investigadora es que, cuanto más recientes sean los datos examinados, más exacto será el análisis del daño actual. Señalan que la nota 11 del artículo 5 del Acuerdo SMC establece que la expresión "daño a la rama de producción nacional" se utiliza en el mismo sentido que en la Parte V, y aducen que esta preferencia debería aplicarse también en los casos de efectos desfavorables.

7.1689 Por último, las Comunidades Europeas aducen que el período 2004-2006 es compatible con las decisiones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (upland)* y *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*. Afirman que los períodos de referencia que se tuvieron en cuenta en los informes del Grupo Especial

[5122] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1494.
[5123] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1495.
[5124] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1497.
[5125] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1498.
[5126] Informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Medidas de salvaguardia impuestas a las importaciones de calzado* ("*Argentina - Calzado (CE)*"), WT/DS121/AB/R, adoptado el 12 de enero de 2000, nota 130.
[5127] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Cordero*, párrafo 137.
[5128] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 165.

ICC suprimida donde se indica [***]

inicial y el Órgano de Apelación en aquella diferencia abarcaban años en los que la producción de algodón americano (upland) de los Estados Unidos y sus niveles de subvención eran mayores que en años precedentes pero, basándose en los argumentos de los Estados Unidos, no incluyeron la campaña de comercialización de 1998 que, según afirmaron los Estados Unidos, fue un año en el que la reducción de la superficie dedicada al cultivo de algodón americano (upland) en los Estados Unidos fue extraordinariamente elevada debido a la sequía y, por lo tanto, la producción de algodón americano (upland) en este país fue extraordinariamente baja.[5129] Las Comunidades Europeas aducen que el principio que se deriva de este informe es que no se deben utilizar datos correspondientes a años en que las condiciones de competencia son extraordinarias para evaluar tendencias que sirvan de orientación con respecto a los efectos desfavorables presentes en condiciones de competencia normales. Mantienen que este principio fue apoyado por los Estados Unidos en la diferencia relativa a la aplicación *Estados Unidos - Algodón americano (upland)*, y confirmado por el Grupo Especial y el Órgano de Apelación.[5130] Las Comunidades Europeas indican que, tanto en la diferencia inicial como en la relativa a la aplicación, se presentó y se tomó en consideración información posterior a la fecha de establecimiento del Grupo Especial al evaluar si existían efectos desfavorables "presentes".[5131]

7.1690 Las Comunidades Europeas sostienen que los sucesos del 11 de septiembre deben ser considerados un caso de fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC y que, en consecuencia, los datos correspondientes al período 2001-2003 no se pueden utilizar como punto de partida para evaluar los efectos desfavorables.[5132] Reconocen que el párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC sólo se refiere a las alegaciones de desplazamiento u obstaculización que den lugar a un perjuicio grave a los efectos del párrafo 3 del artículo 6, pero aducen que ofrece un "contexto importante" para determinar el período pertinente para evaluar otras alegaciones de efectos desfavorables.[5133] Las Comunidades Europeas aducen que, en consecuencia, el período de tres años que va de 2001 a 2003 debe excluirse del período de referencia apropiado para nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos en virtud de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6.[5134] Además, sostienen que las condiciones de competencia que hubo entre 2001 y 2003 no reflejan las actuales condiciones de competencia en la rama de producción de LCA. Por consiguiente, y de manera más general, las Comunidades Europeas cuestionan la pertinencia de estos datos "históricos" para determinar si existen o no efectos desfavorables *presentes*, tanto en forma de daño como en forma de perjuicio grave en el sentido de los apartados a) y c) del artículo 5, del párrafo 3 c) del artículo 6 y de los apartados a) y b) del artículo 6.[5135]

b) Argumentos de los terceros

i) Brasil

7.1691 El Brasil sostiene que la selección de un período de referencia apropiado no es una prescripción específica del Acuerdo SMC, sino una herramienta analítica que debería ayudar a un grupo especial en la evaluación de alegaciones de efectos desfavorables.[5136] Hace referencia a las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano*

[5129] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1503 y 1504.
[5130] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafos 10 y 11.
[5131] CE, observaciones sobre *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafos 12-15.
[5132] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1495.
[5133] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1495, nota 1328.
[5134] CE, respuestas a las preguntas 204 y 207 del Grupo Especial.
[5135] CE, respuesta a la pregunta 204 del Grupo Especial, párrafos 279 y 280.
[5136] Respuesta del Brasil a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 36.

ICC suprimida donde se indica [***]

*(*upland*)* de que la evaluación de un fenómeno basado en los efectos no se puede "hacer en abstracto. Por el contrario, para determinar los efectos desfavorables de las subvenciones, nos parece necesario hacer referencia a un período histórico reciente".[5137] Por lo tanto, el Brasil sostiene que, al seleccionar el período de referencia, también se debe tener en cuenta la naturaleza y las circunstancias concretas del mercado en el que se alega que existen los efectos desfavorables. Según el Brasil, esto es compatible con la prescripción de que los grupos especiales realicen una evaluación objetiva del asunto que se les haya sometido .[5138]

ii) Canadá

7.1692 El Canadá sostiene que el Acuerdo SMC no especifica que se deba utilizar un período de referencia concreto. Cualquiera que sea el período elegido, debe ser representativo y permitir que las cuestiones sean examinadas a fondo.[5139]

c) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1693 Ni los apartados a) y c) del artículo 5, ni los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 especifican el período concreto que un grupo especial debe tomar en consideración al evaluar si las subvenciones en litigio causan efectos desfavorables para los intereses del Miembro reclamante, ya sea en forma de daño a la rama de producción nacional de dicho Miembro, ya sea en forma de perjuicio grave. El párrafo 4 del artículo 6 indica que, a los efectos del análisis del desplazamiento o la obstaculización de las exportaciones de conformidad con el párrafo 3 b) del artículo 6, un grupo especial debe examinar las variaciones en las cuotas de mercado relativas "durante un período apropiadamente representativo, suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado del producto afectado, que en circunstancias normales será por lo menos de un año". Sin embargo, aunque esta disposición establece un período mínimo para la consideración de los datos en circunstancias normales, no ofrece orientación sobre la fecha de inicio o la fecha de terminación del período pertinente. Tampoco ofrece orientación sobre la duración adecuada del período pertinente, siempre que, por lo general, se respete el período mínimo de un año en el contexto de un análisis a tenor del párrafo 4 del artículo 6.

7.1694 Está claro que lo que debemos constatar es si hay efectos desfavorables "presentes" causados por las subvenciones en litigio, y las partes no aducen lo contrario.[5140] Por supuesto, es imposible evaluar la situación "presente", puesto que no se puede disponer inmediatamente de los datos y, por lo tanto, es necesario un examen del pasado para sacar conclusiones sobre los efectos desfavorables presentes. La cuestión que debemos estudiar es la de qué pruebas hemos de tener en cuenta y a qué período histórico hemos de hacer referencia para sacar esas conclusiones. A nuestro juicio, dado que no hay orientación específica sobre la cuestión, deberíamos evitar una elección *a priori* del período de referencia. Los argumentos jurídicos de las partes no establecen que un grupo especial tenga la obligación de centrarse en ninguno de los dos períodos por ellas propuestos, ni tampoco que no pueda hacerlo, en el sentido de que no está limitado, en teoría, al examinar la información. En cambio, consideramos que, al hacer una determinación compatible con las obligaciones que nos impone el artículo 11 del ESD, tenemos la obligación de examinar las pruebas presentadas por los Estados

[5137] Respuesta del Brasil a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 36, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1198.

[5138] Respuesta del Brasil a la pregunta 16 del Grupo Especial, párrafo 36.

[5139] Respuesta del Canadá a las preguntas del Grupo Especial a los terceros, párrafo 17.

[5140] A este respecto, observamos que el texto del artículo 5 denota una atención preferente a la actualidad, al establecer que "{n}ingún Miembro **deberá causar** ... efectos desfavorables". El texto de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 está redactado de forma incluso más clara en referencia a la actualidad, puesto que cada apartado comienza diciendo "que la subvención **tenga** por efecto ...". (sin negritas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

Unidos y las pruebas presentadas por las Comunidades Europeas en el marco de su réplica, incluida la información reciente que sea pertinente y fiable, al determinar si los Estados Unidos han demostrado que las subvenciones causan efectos desfavorables presentes en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC. Aunque esto complique nuestra tarea de evaluación de las pruebas, garantiza que llevemos a cabo un examen objetivo de todas las pruebas para llegar a nuestras conclusiones, como prescribe el artículo 11 del ESD.

7.1695 Las Comunidades Europeas aducen que el período de referencia para nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos en virtud de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 debe excluir los datos correspondientes a los años 2001 a 2003 debido a que los sucesos del 11 de septiembre constituyen supuestamente un caso de fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6. A nuestro juicio, está fuera de lugar que las Comunidades Europeas recurran a esta disposición con el objeto de identificar un período de referencia apropiado. El párrafo 7 c) del artículo 6 establece lo siguiente:

> "6.7 No se considerará que hay un desplazamiento u obstáculo que ha producido un perjuicio grave en el sentido del párrafo 3 cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias[18] durante el período considerado:
>
> ...
>
> c) catástrofes naturales, huelgas, perturbaciones del transporte u otros casos de fuerza mayor que afecten en medida sustancial a la producción, las calidades, las cantidades o los precios del producto disponible para la exportación en el Miembro reclamante; ...
>
> [18] El hecho de que en este párrafo se mencionen determinadas circunstancias no da a éstas, *per se*, condición jurídica alguna por lo que respecta al GATT de 1994 o al presente Acuerdo. Estas circunstancias no deben ser aisladas, esporádicas o por alguna otra razón insignificantes."

7.1696 El párrafo 7 c) del artículo 6 describe una circunstancia particular, un caso de fuerza mayor, que, si se da "durante el período considerado", impide constatar un desplazamiento u obstaculización que ha producido un perjuicio grave de conformidad con el párrafo 3 del artículo 6. Así pues, el párrafo 7 c) del artículo 6, según sus propios términos, no se refiere a la identificación del período pertinente que se debe considerar en un análisis del perjuicio grave. De hecho, su aplicación está expresamente limitada a una situación en que la circunstancia particular descrita se da durante el período pertinente para un análisis del perjuicio grave. De esto se desprende que se debe establecer el período de referencia pertinente antes de considerar si es aplicable el párrafo 7 c) del artículo 6. Por consiguiente, no hay nada en el párrafo 7 c) del artículo 6 que apoye el argumento de las Comunidades Europeas de que el período de referencia pertinente debe excluir el período de tres años durante el cual, según afirman las Comunidades Europeas, se dejaron sentir los efectos de un supuesto caso de fuerza mayor (es decir, el 11 de septiembre).

7.1697 No nos convence tampoco el argumento de las Comunidades Europeas de que los sucesos del 11 de septiembre constituyen un caso de fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6. Éste es uno de los seis apartados del párrafo 7 del artículo 6 que describen circunstancias que, cuando se dan durante el período considerado, tienen como consecuencia que "no se considere que hay" un desplazamiento u obstáculo que haya producido un perjuicio grave en el sentido del párrafo 3 del mismo artículo. Así pues, a nuestro entender, el párrafo 7 del artículo 6 identifica seis circunstancias concretas que afectan al Miembro reclamante de forma que hacen inaceptable atribuir cualquier desplazamiento u obstáculo en el mercado que haya tenido lugar durante el período considerado a la

ICC suprimida donde se indica [***]

utilización de subvenciones por el Miembro demandado. Es decir, los negociadores del Acuerdo SMC convinieron en que, en las circunstancias señaladas en los apartados a) a f) del párrafo 7 del artículo 6, está jurídicamente excluido constatar un perjuicio grave sobre la base de un desplazamiento u obstáculo, sin considerar la cuestión de si ese desplazamiento u obstáculo es consecuencia de las subvenciones en litigio.

7.1698 El párrafo 7 c) del artículo 6 no define en qué consiste un caso de fuerza mayor. No obstante, se identifican las "catástrofes naturales, huelgas {y} perturbaciones del transporte ... que afecten en medida sustancial a la producción, las calidades, las cantidades o los precios del producto disponible para la exportación en el Miembro reclamante" como sucesos concretos que constituyen un caso de fuerza mayor. Por otra parte, está claro que "otros casos de fuerza mayor" pueden estar comprendidos en el alcance del párrafo 7 c) del artículo 6, siempre que también "afecten en medida sustancial a la producción, las calidades, las cantidades o los precios del producto disponible para la exportación en el Miembro reclamante". La nota 18 también establece que ningún caso de fuerza mayor debe ser "aislado, esporádico o por alguna otra razón insignificante". Por lo tanto, el párrafo 7 c) del artículo 6 no será aplicable a todas las circunstancias que, en un sentido más general, cabe considerar casos de fuerza mayor.

7.1699 A nuestro juicio, el sentido corriente del texto del párrafo 7 c) del artículo 6 indica que no se puede constatar un desplazamiento u obstaculización de conformidad con el párrafo 3 del artículo 6 cuando los efectos sobre la participación en el mercado que supuestamente constituyen ese desplazamiento u obstaculización son el resultado de sucesos extraordinarios ("casos de fuerza mayor") que afectan a los suministros del producto disponible para la exportación en el Miembro reclamante, en este caso los Estados Unidos. En otras palabras, según nuestra interpretación, el párrafo 7 c) del artículo 6 contempla casos de fuerza mayor que tienen un efecto sustancial sobre el suministro, limitando de este modo la capacidad del Miembro reclamante para exportar su producto por razones que nada tienen que ver con las subvenciones. Por lo tanto, cuando un caso de fuerza mayor sin relación con la subvención afecte en medida sustancial a la producción, las calidades, las cantidades o los precios del producto disponible para la exportación en el Miembro reclamante, un descenso de la participación de dicho Miembro en un mercado de exportación no constituirá perjuicio grave. Las Comunidades Europeas aducen que los sucesos del 11 de septiembre y el consiguiente hundimiento de la demanda de LCA en el mercado tuvieron un efecto mayor en las ventas y precios de Boeing que en los de Airbus. Sin embargo, incluso suponiendo que ello fuera cierto, no demuestra que los sucesos del 11 de septiembre afectaron en medida sustancial a la disponibilidad de LCA de los Estados Unidos para la exportación. Según los Estados Unidos, la capacidad de Boeing para producir, vender o exportar LCA en el período posterior al 11 de septiembre no se vio afectada.[5141] Además, las Comunidades Europeas no presentan pruebas ni argumentos que sugieran que los sucesos del 11 de septiembre afectaron a la capacidad de Boeing para disponer de LCA destinadas a la exportación. Por lo tanto, a nuestro juicio, el hundimiento del mercado de LCA que siguió a los sucesos del 11 de septiembre no afectó en medida sustancial al suministro de LCA de los Estados Unidos, sino a la demanda de LCA. En consecuencia, no consideramos que los sucesos del 11 de septiembre constituyan un caso de fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6.

7.1700 Sin embargo, aun suponiendo que entre los tipos de casos de fuerza mayor previstos en el párrafo 7 c) del artículo 6 se incluyeran las perturbaciones que afectan a la demanda de determinados productos, seguiríamos concluyendo que los sucesos del 11 de septiembre no constituyen un caso de fuerza mayor en el sentido de esa disposición. A este respecto, señalamos que cada apartado del párrafo 7 del artículo 6 describe una circunstancia concreta que, de una forma u otra, limita el volumen de las exportaciones o importaciones del producto pertinente en el Miembro reclamante. A nuestro juicio, es significativo que cada apartado identifique una circunstancia que *no afecta*

[5141] *Véase* Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 660.

ICC suprimida donde se indica [***]

también a las ventas del producto del Miembro demandado de la misma forma o de forma similar. El párrafo 7 a) del artículo 6 se refiere a una "prohibición o restricción de las exportaciones del producto similar del Miembro reclamante o de las importaciones de él provenientes en el mercado del tercer país"; el párrafo 7 b) del artículo 6 describe la decisión, por parte de un monopolio o una entidad comercial del Estado de un gobierno importador, de "sustituir [por motivos no comerciales] las importaciones provenientes del Miembro reclamante por importaciones de otro país o países"; el párrafo 7 d) del artículo 6 señala la "existencia de acuerdos de limitación de las exportaciones del Miembro reclamante"; el párrafo 7 e) del artículo 6 se centra en una "reducción voluntaria de las disponibilidades para exportación del producto de que se trate en el Miembro reclamante"; y el párrafo 7 f) del artículo 6 identifica un "incumplimiento de normas y otras prescripciones reglamentarias en el país importador". Por lo tanto, aun suponiendo que las perturbaciones de la demanda estuvieran comprendidas en el alcance del párrafo 7 c) del artículo 6, para que estos sucesos se consideraran un caso de fuerza mayor deberían referirse, como en los demás apartados del párrafo 7 del artículo 6, a limitaciones de las exportaciones del Miembro reclamante que no afectaran también al producto del Miembro demandado de la misma forma o de forma similar.

7.1701 A nuestro juicio, interpretar que los casos de fuerza mayor incluyen las perturbaciones de la demanda que afectan a los productos del Miembro reclamante y a los del Miembro demandado de la misma forma o de forma similar socavaría la finalidad del párrafo 7 del artículo 6 que, como hemos señalado *supra*, es identificar una serie de circunstancias en las que los Miembros han acordado que no se puede constatar jurídicamente que la utilización de subvenciones por un Miembro demandado cause perjuicio grave en forma de un desplazamiento u obstaculización en el mercado que pueda tener lugar durante el período de referencia pertinente.

7.1702 Aunque las Comunidades Europeas han presentado pruebas que demuestran que los sucesos del 11 de septiembre afectaron a Boeing en mayor medida que a Airbus[5142], no han aducido que el hundimiento que siguió a estos sucesos no afectó negativamente también al negocio de las LCA de Airbus. De hecho, las Comunidades Europeas han explicado lo siguiente:

> "Los datos correspondientes al período 2001-2003 están muy distorsionados por el efecto de los sucesos del 11 de septiembre. Los pedidos, entregas, ingresos, precios y demanda de LCA se redujeron considerablemente como consecuencia del hundimiento a corto plazo de la demanda de transporte aéreo, en particular desde, en y hacia los Estados Unidos. Varios transportistas de los Estados Unidos y aerolíneas europeas se declararon en quiebra y cancelaron pedidos de LCA. Otros muchos clientes trataron de retrasar la entrega de sus pedidos. Esta evolución de la situación hizo que Airbus y Boeing se quedaran con existencias de aeronaves por liquidar, es decir, aeronaves en proceso de producción cuya entrega no iba a ser aceptada por el cliente inicial."[5143]

Por otra parte, las Comunidades Europeas han reconocido expresamente que "puesto que la demanda del sector de las aerolíneas impulsa la demanda de LCA, tanto Airbus como Boeing se vieron afectadas por las graves consecuencias" del 11 de septiembre.[5144]

7.1703 Por lo tanto, las Comunidades Europeas no afirman en sus propias comunicaciones que Boeing fue la única empresa afectada por el 11 de septiembre ni que Airbus no se vio afectada por esos sucesos de manera muy similar, si bien en una medida supuestamente distinta. Sobre la base de

[5142] *Véase, por ejemplo*, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1440-1467; CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial.
[5143] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1495. (no se reproducen las notas de pie de página)
[5144] CE, respuesta a la pregunta 204 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

las pruebas que se nos han sometido, no cabe duda de que los sucesos del 11 de septiembre supusieron una gran perturbación para el mercado de LCA en general, ni de que la demanda de LCA de las aerolíneas en los Estados Unidos se vio especialmente afectada. No obstante, los efectos del 11 de septiembre no repercutieron únicamente en Boeing sino también, como explicaron las propias Comunidades Europeas, en Airbus, aunque en una medida supuestamente menor. Por consiguiente, aun suponiendo que entre los tipos de casos de fuerza mayor contemplados en el párrafo 7 c) del artículo 6 se incluyeran los sucesos que afectan a la demanda de determinados productos en el mercado, los sucesos del 11 de septiembre no fueron de un tipo que no afectara a Airbus de la misma forma o de forma similar que a Boeing. En consecuencia, no consideramos, ni siquiera desde este punto de vista alternativo del sentido de dicha disposición, que estos sucesos constituyeron un caso de fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1704 El segundo argumento de las Comunidades Europeas con respecto a los sucesos del 11 de septiembre es más general y se refiere a la pertinencia de los datos correspondientes al período 2001-2003 para determinar si existen o no efectos desfavorables presentes en forma de daño y perjuicio grave en el sentido de los apartados a) y c) del artículo 5 y del apartado c) del artículo 6, así como de los apartados a) y b) del artículo 6. Según entendemos este argumento, las Comunidades Europeas consideran que el Grupo Especial debe rechazar los datos correspondientes a este período como irrelevantes para su análisis[5145], o concederles muy poco valor probatorio para los fines de demostrar la existencia de efectos desfavorables *presentes*. Sin embargo, hay varios factores específicos de la rama de producción de LCA que nos llevan a considerar que es razonable y conveniente examinar datos correspondientes a un período relativamente más largo para llevar a cabo una evaluación objetiva de las alegaciones de efectos desfavorables de los Estados Unidos. En particular, observamos que los plazos para el desarrollo de nuevas LCA son largos y que cada modelo de LCA tiene una vida relativamente prolongada una vez que ha entrado en servicio.[5146] Además, los pedidos de LCA se hacen para futuras entregas, que en ocasiones tardan muchos años y comienzan mucho después de la fecha del pedido. Estos factores, tomados en cuenta junto con los largos períodos durante los cuales las subvenciones han estado respaldando supuestamente el desarrollo y la producción de LCA de Airbus, nos hacen pensar que la consideración de datos correspondientes a un período relativamente más prolongado nos permitirá conocer la rama de producción y el mercado y nos ayudará evaluar no sólo las alegaciones de efectos desfavorables, sino también la cuestión de la relación causal, mejor que si excluyéramos información correspondiente a un pasado relativamente reciente, en el contexto de esta rama de producción.

7.1705 Las Comunidades Europeas insisten en que debemos evaluar la cuestión de si las subvenciones "causan efectos desfavorables en el presente, teniendo en cuenta las condiciones fácticas actuales".[5147] Estamos de acuerdo. Sin embargo, no observamos ninguna contradicción entre esta proposición y el examen de información relativa a un período de referencia más largo, particularmente en lo que se refiere a esta rama de producción.[5148] Por consiguiente, no vemos motivos para excluir *a*

[5145] En este contexto, las Comunidades Europeas no aducen, como cuestión de derecho, que el Grupo Especial no está facultado para examinar información correspondiente al período 2001-2003, o a cualquier otro período. CE, respuesta a la pregunta 204 del Grupo Especial, párrafo 280.

[5146] La producción del primer modelo de LCA de Airbus, el A300, que se lanzó en 1969 y se entregó a un cliente por primera vez en 1974, se mantuvo hasta marzo de 2007. La producción del A310, que se lanzó en 1978 y se entregó a un cliente por primera vez en 1985, también se mantuvo hasta marzo de 2007. Todos los demás modelos de LCA que Airbus ha introducido en el mercado se siguen produciendo actualmente y hay LCA de Airbus de todos los modelos que siguen en servicio en todo el mundo.

[5147] CE, observaciones sobre el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 24.

[5148] A este respecto, observamos que las subvenciones y el producto en la presente diferencia son de una naturaleza fundamentalmente distinta que en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*).* Las alegaciones relativas a los efectos de las subvenciones otorgadas por una sola vez que supuestamente permiten

ICC suprimida donde se indica [***]

priori de nuestro examen los datos correspondientes a los años 2001 a 2003.[5149] Por supuesto, evaluaremos cuidadosamente la información relativa al pasado más lejano cuando consideremos la relación entre los efectos de las subvenciones reflejados en los datos más antiguos y las constataciones de efectos desfavorables presentes que los Estados Unidos nos han pedido que realicemos en la presente diferencia.

7.1706 Las Comunidades Europeas aducen que es preferible evaluar los efectos de las subvenciones en relación con períodos más cortos, basándose en parte en declaraciones en ese sentido de grupos especiales y del Órgano de Apelación en diferencias relativas a medidas comerciales correctivas (medidas de salvaguardia y antidumping).[5150] Consideramos que las Comunidades Europeas han exagerado la importancia de esos informes para nuestro análisis en este caso. En particular, consideramos que las disparidades entre las diferencias relativas a medidas comerciales correctivas y la presente diferencia, relativa a los efectos desfavorables de las subvenciones, respaldan la conclusión de que, como cuestión de derecho, no es preferible un período más corto para examinar los efectos desfavorables, comoquiera que sea en las diferencias relativas a medidas comerciales correctivas.

7.1707 En las diferencias relativas a medidas comerciales correctivas, un grupo especial examina la decisión de una autoridad nacional que ha impuesto unilateralmente una limitación a las importaciones o un aumento de los tipos arancelarios en función de la constatación de que existe una determinada situación. En el caso de las medidas de salvaguardia, la determinación básica necesaria es la cuestión de si "las importaciones de [un] producto ... **han** aumentado en tal cantidad ... que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional".[5151] La importancia que concede el Órgano de Apelación al pasado reciente está relacionada con el período de aumento de las importaciones que, según ha constatado, debe ser reciente para justificar la imposición de una medida de salvaguardia.[5152] Está claro que, si el suceso que la activa es un aumento reciente de las importaciones, el daño también debe ser reciente y, en consecuencia, el análisis se centra en el pasado reciente. Pero esto no implica una limitación necesaria del período al que se refiere la información que la autoridad investigadora acopia o analiza, que no está definido.[5153]

---

el desarrollo de una LCA, producto que tiene una vida útil larga, así como de otras subvenciones que benefician al desarrollo y la producción de LCA durante muchos años, y las alegaciones relativas a las subvenciones anuales a la producción y para el sostenimiento de los ingresos otorgadas a los productores de algodón que obtienen una cosecha anual, y que por lo tanto corresponden a un plazo más limitado, pueden dar lugar a que los períodos pertinentes para la evaluación de los efectos desfavorables de conformidad con el Acuerdo SMC sean diferentes. No encontramos nada en las constataciones de los grupos especiales y el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* que limite nuestra capacidad de examinar información pertinente para la presente diferencia simplemente porque la información relativa al período correspondiente pudiera no ser pertinente en aquella diferencia.

[5149] Observamos que también se nos han sometido información y argumentos relativos al período anterior a 2001, tanto con respecto a las subvenciones en litigio como a sus efectos. Nuestras conclusiones en relación con el período de referencia pertinente se refieren igualmente a esa información, que hemos considerado pertinente y tenido en cuenta para nuestro análisis.

[5150] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1499-1501.

[5151] Párrafo 1 del artículo 2 del Acuerdo sobre Salvaguardias. (sin negritas en el original)

[5152] *Véase* el informe del Órgano de Apelación, *Argentina - Calzado (CE)*, párrafos 130 y 131. *Véase también* el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Cordero*, párrafos 7.129 y 7.132, y el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Cordero*, párrafos 137 y 138 (sobre la importancia de los datos recientes en el contexto del análisis de la existencia de amenaza).

[5153] En *Estados Unidos - Cordero*, el Órgano de Apelación observó, al analizar la existencia de amenaza, que "aunque los datos correspondientes al pasado más reciente tienen una importancia especial, las autoridades competentes no deben examinar esos datos aislándolos de los correspondientes a la totalidad del período objeto de investigación. ... Si los datos más recientes se evalúan aisladamente, el panorama resultante

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1708 En las diferencias relativas a medidas antidumping, es necesario determinar básicamente que las importaciones son objeto de dumping y que "las importaciones objeto de dumping causan daño" importante a la rama de producción nacional.[5154] De forma similar, en las diferencias relativas a derechos compensatorios, es necesario determinar básicamente que las importaciones están subvencionadas y que "las importaciones subvencionadas causan daño" importante a la rama de producción nacional.[5155] El Órgano de Apelación señaló, en el asunto *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, que "dado que las condiciones para imponer un derecho antidumping han de evaluarse con respecto a la situación presente, la determinación de si existe daño debe basarse en datos que faciliten indicaciones acerca de la situación existente cuando tiene lugar la investigación".[5156] Sin embargo, el Órgano de Apelación observó que esto no significaba que no se debiera examinar un período anterior.[5157] No hay nada en las opiniones del Órgano de Apelación que imponga límite alguno a la duración del período pertinente. Además, el Órgano de Apelación dejó claro que basarse en pruebas relativas a un período de investigación antiguo no es *per se* una violación del párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping.

7.1709 En las diferencias relativas a medidas comerciales correctivas, la autoridad investigadora analiza habitualmente la información relativa a un período determinado de antemano, y puede no examinar, o ni siquiera aceptar, información relativa a cualquier momento posterior a dicho período. De hecho, para muchas autoridades investigadoras, el período objeto de investigación está definido en una norma o reglamento, que puede prohibir el examen de información que no corresponda a ese período.[5158] Por lo tanto, la determinación hecha en última instancia al final de la investigación puede basarse en datos bastante antiguos. En las diferencias a las que recurren las Comunidades Europeas para aducir que debemos centrarnos en los datos más recientes, los reclamantes sostuvieron ante los grupos especiales y el Órgano de Apelación que la información en que se basaban las determinaciones era obsoleta y que, por lo tanto, no era fiable para sustentar las constataciones realizadas, y los grupos especiales y el Órgano de Apelación estuvieron de acuerdo. De hecho, tanto el Grupo Especial como el Órgano de Apelación, en *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, cuestionaron la pertinencia para la constatación de daño importante de las pruebas correspondientes a un período que había terminado 15 meses antes del inicio de la investigación y casi tres años antes de la imposición de derechos antidumping, y señalaron que es más probable que los datos más recientes proporcionen mejores indicaciones acerca del daño.[5159] Así pues, esta diferencia sirve de base para afirmar que,

---

de la rama de producción nacional puede inducir a error". Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Cordero*, párrafo 138. El Órgano de Apelación no sugirió ninguna limitación del período objeto de investigación pertinente.

[5154] Párrafo 5 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping.

[5155] Párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC.

[5156] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 165.

[5157] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 166.

[5158] El Comité de Prácticas Antidumping ha adoptado una recomendación relativa a los períodos de recopilación de datos que, si bien no es vinculante para los Miembros, indica que existe acuerdo sobre las prácticas para realizar investigaciones antidumping que, a juicio de los Miembros, son compatibles con las prescripciones del Acuerdo Antidumping. Documento G/ADP/6, 16 de mayo de 2000. Esa recomendación estipula que "el período de recopilación de datos para las investigaciones de la existencia de daño deberá ser normalmente de tres años como mínimo", pero reconoce que "la existencia de tales directrices no excluye la posibilidad de que las autoridades investigadoras tomen en cuenta las circunstancias particulares de una determinada investigación al establecer los períodos de recopilación de los datos con respecto tanto al dumping como al daño, y {asegurarse} de que esos períodos sean adecuados en cada caso". Igualmente, consideramos que se deben tener en cuenta las circunstancias concretas de la presente diferencia para asegurarnos de que en nuestro análisis se examinan datos correspondientes a un período adecuado.

[5159] Informe del Grupo Especial, *México - Medidas antidumping definitivas sobre la carne de bovino y el arroz, Reclamación con respecto al arroz* ("*México - Medidas antidumping sobre el arroz*"), WT/DS295/R, adoptado el 20 de diciembre de 2005, modificado por el informe del Órgano de Apelación, WT/DS295/AB/R, párrafo 7.58; informe del Órgano de Apelación, párrafo 166.

ICC suprimida donde se indica [***]

cuando se hace una determinación con respecto a la información correspondiente a un período concreto, si el final de dicho período está demasiado lejano en el tiempo, la información puede ser insuficiente para establecer, como cuestión de hecho, las condiciones necesarias para imponer la medida correctiva en el momento de la decisión.[5160] Sin embargo, estos asuntos no establecen ningún principio relativo a la duración adecuada del período ni a la antigüedad del punto de partida.

7.1710 Por otra parte, contrariamente a lo que sucedía en los casos a los que recurren las Comunidades Europeas, en la presente diferencia la información que nos ha sido sometida no es "obsoleta". A este respecto, observamos que si bien este Grupo Especial se estableció en julio de 2005, acordamos, a petición de las partes, dejar sin efecto nuestro calendario hasta septiembre de 2006, y de ahí que los Estados Unidos no presentaran su Primera comunicación hasta noviembre de 2006 y que nuestras reuniones con las partes y los terceros tuvieran lugar en marzo y julio de 2007. Continuamos recibiendo respuestas a las preguntas, incluida información adicional que habíamos solicitado a las partes en enero de 2008, y observaciones adicionales en una fecha tan tardía como julio de 2008.[5161] Por lo tanto, tenemos ante nosotros la información más reciente compatible con las consideraciones del debido proceso que es posible examinar. En particular, en una diferencia relativa a una rama de producción como la de las LCA, cuyos plazos de desarrollo y producción son largos, no vemos motivos para limitar únicamente al período más reciente la duración del período respecto del cual examinaremos la información.

[5160] La cuestión de qué antigüedad es excesiva debe ser evaluada en cada caso teniendo en cuenta los hechos concretos. En el asunto *México -Tuberías de acero*, se constató que una determinación basada en datos correspondientes a un período que había finalizado unos ocho meses antes del inicio de la investigación y aproximadamente dos años antes de la imposición de las medidas definitivas **no** era incompatible con el *Acuerdo Antidumping*. Informe del Grupo Especial, *México - Derechos antidumping sobre las tuberías de acero procedentes de Guatemala* ("*México -Tuberías de acero*"), *WT/DS331/R, adoptado el 24 de julio de 2007*, párrafo 7.240. En este último asunto, el Grupo Especial distinguió su decisión de la adoptada en el asunto *México - Medidas antidumping sobre el arroz*. El Órgano de Apelación subrayó que la conclusión del Grupo Especial, *México - Medidas antidumping sobre el arroz* se refería a las circunstancias concretas del caso, de forma que se había establecido la presunción *prima facie* de que, en realidad, la información no ofrecía indicaciones fiables de daño presente. Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 167. Esas circunstancias eran, entre otras, que el período objeto de investigación había sido propuesto por el solicitante de la imposición de derechos antidumping, que no había problemas prácticos que exigieran examinar ese período, que no se intentó actualizar la información en el curso de la investigación, que no se estableció que no fuera posible actualizar la información y que no había motivos para no recabar información más reciente, aparte de la práctica general de la autoridad investigadora. Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 167. Por lo tanto, el Órgano de Apelación concluyó que "el Grupo Especial no sólo se basó en la antigüedad del período de investigación, sino también en esas otras circunstancias" para establecer que la elección por México del período objeto de investigación violaba las obligaciones que le correspondían de conformidad con el *Acuerdo Antidumping*. Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 167.

[5161] Tras la publicación del informe del Órgano de Apelación *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, el Grupo Especial brindó a ambas partes la oportunidad de presentar "observaciones, de haberlas, sobre el informe del Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, que se distribuyó a los Miembros de la OMC el 2 de junio de 2008, y sobre el informe del Grupo Especial modificado por el informe del Órgano de Apelación", señalando que estaba "interesado en las observaciones de las partes en la medida en que éstas consideren que el informe del Órgano de Apelación y el informe del Grupo Especial modificado por el informe del Órgano de Apelación son pertinentes para la presente diferencia". El Grupo Especial también brindó a ambas partes la oportunidad de presentar observaciones sobre las observaciones de la parte contraria. En estas últimas comunicaciones, las Comunidades Europeas siguieron presentando información relativa a períodos incluso posteriores al período para la que la habíamos solicitado.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1711 En una diferencia en la que se alegan efectos desfavorables, un grupo especial debe decidir, por sí mismo, si un Miembro está causando, mediante el empleo de subvenciones, efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro. Como reconoció el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, bien podría existir un desfase temporal entre el pago de una subvención y los efectos desfavorables consiguientes.[5162] Sobre todo si, como sucede en este caso, las subvenciones en litigio se han otorgado durante un largo período y la rama de producción y el mercado operan con plazos largos, no vemos motivo para concluir que el examen de pruebas correspondientes a un período más corto es preferible al examen de pruebas correspondientes a un período más largo. Además, observamos que en los asuntos *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* y *Corea - Embarcaciones comerciales*[5163], las partes presentaron datos relativos a períodos largos, de 6 a 10 años, y los grupos especiales los examinaron en sus análisis sin aportar ninguna justificación concreta.

7.1712 Nos parece curiosa la idea de que debamos excluir de nuestro examen determinada información presentada por una parte porque se refiere a un período más antiguo que el resto de la información que también se ha presentado. A nuestro juicio, bien se podría decir que incumplimos nuestra obligación de llevar a cabo un examen objetivo de las pruebas si no examináramos información que, por los términos en que está formulada, es pertinente para las cuestiones que nos han sido sometidas.[5164] Así pues, consideramos que es más adecuado examinar toda la información que se nos ha presentado y evaluarla a la luz de los argumentos de las partes que hacer juicios *a priori* con respecto a un período de referencia definido y limitado que no sobrepasaremos.

7.1713 Esto no significa que constatemos que los efectos desfavorables manifestados en algún momento del pasado sean suficientes para respaldar una constatación de infracción del artículo 5.[5165] A nuestro juicio, es conveniente tener en cuenta los datos disponibles más recientes, pertinentes y fiables que podamos evaluar de manera compatible con las prescripciones del debido proceso y a la luz de las limitaciones prácticas, que incluyen, en este caso, los datos correspondientes a 2006.[5166] Sin embargo, coincidimos con los Estados Unidos en que la cuestión que se nos ha planteado no es si el perjuicio grave, por lo que se refiere al desplazamiento, la obstaculización, el efecto en los precios o el daño a Boeing ha disminuido desde 2005; la cuestión es si las subvenciones en litigio causan efectos desfavorables presentes, sean cuales sean los cambios habidos en el período más reciente. A este respecto, observamos que una mejora de la situación en el período más reciente no impide constatar que hay efectos desfavorables presentes. Por el contrario, si concluyéramos que la situación actual es peor, en medida suficiente, de lo que habría sido sin las subvenciones, podríamos constatar que hay efectos desfavorables a pesar de las mejoras en el período más reciente.

[5162] Informe del Órgano de Apelación *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 273.

[5163] Informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*.

[5164] Por supuesto, el valor probatorio y el peso que se debe conceder a estas pruebas debe ser establecido en el curso de nuestro análisis.

[5165] Recordamos que el Grupo Especial *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* observó que "{L}as subvenciones otorgadas de acuerdo con medidas que han expirado pueden haber tenido efectos desfavorables cuando estuvieron en vigor y aún los pueden seguir teniendo". Informe del Grupo Especial *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1201, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.206. A nuestro juicio, cabe ciertamente constatar que las subvenciones otorgadas con respecto a productos que todavía se fabrican y se venden tienen aún efectos desfavorables, a pesar de que las subvenciones que causan dichos efectos se otorgaron en algún momento del pasado.

[5166] Aunque no hemos excluido la información correspondiente a períodos posteriores a 2006, no nos valdremos específicamente de ella para hacer nuestras constataciones de hecho en el contexto de los efectos desfavorables.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1714 Por último, como se infiere del examen anterior, rechazamos el punto de vista de los Estados Unidos según el cual debemos llevar a cabo una determinación relativa a los efectos desfavorables "en" la fecha de establecimiento de este Grupo Especial, en julio de 2005. Aunque las exigencias que plantean la recopilación, presentación y análisis de la información pertinente significan que cualquier decisión estará basada necesariamente en un período pasado, se nos ha encomendado realizar una determinación relativa a los efectos desfavorables **presentes** y, en consecuencia, consideramos que nos corresponde tener en cuenta la información más reciente, compatible con el debido proceso, de la que podamos disponer, que sea pertinente y fiable. Además, tanto en la diferencia inicial como en la relativa a la aplicación en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial tuvo en cuenta información correspondiente a un período anterior a la fecha de su establecimiento basándose, al menos en parte, en argumentos de los Estados Unidos. Los Estados Unidos aducen que las "normas ordinarias de la solución de diferencias en la OMC" indican que el mandato de un grupo especial se establece en el mismo momento que éste y que, por lo tanto, debemos adoptar nuestra resolución en relación con esa fecha.[5167] Los Estados Unidos sugieren que la voluntad del Grupo Especial de tomar en consideración información correspondiente a un período anterior a la fecha de su establecimiento en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)* no indica una interpretación distinta de su mandato, y que existe una diferencia entre la cuestión de si las pruebas son pertinentes y se pueden tener en cuenta y la cuestión de si corresponde a un grupo especial hacer constataciones respecto de sucesos que han tenido lugar después de su establecimiento.[5168]

7.1715 Consideramos que la distinción que hacen a este respecto los Estados Unidos no es exacta. Los Estados Unidos reconocen que, al hacer su determinación, el Grupo Especial puede tener en cuenta datos sobre el mercado relativos a un período posterior a su establecimiento.[5169] A nuestro juicio, si las pruebas correspondientes a un período posterior al establecimiento del Grupo Especial son pertinentes y éste puede tenerlas en cuenta en su análisis, lógicamente no se podrá interpretar que sus constataciones basadas en ese análisis se han hecho "en" la fecha de su establecimiento.

6. Condiciones de competencia

7.1716 Antes de proceder al examen de los argumentos de las partes sobre los efectos desfavorables, consideramos importante exponer nuestra interpretación general de la estructura básica de la rama de producción de LCA y de las condiciones y la naturaleza de la competencia en el mercado de LCA, para establecer los antecedentes y el contexto de nuestro análisis de la cuestión de si las subvenciones cuya existencia hemos constatado causan o amenazan causar efectos desfavorables en el sentido de los apartados a) y c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

7.1717 El diseño, ensayos, certificación, producción, comercialización y mantenimiento postventa de LCA entraña una empresa enormemente compleja y costosa, que exige enormes inversiones iniciales durante un período de tres a cinco años antes de obtener ingresos de los clientes.[5170] Por lo general, se deben vender al menos 600 aeronaves de un nuevo modelo antes de que los ingresos de un programa superen a los costos. Las economías de escala que se derivan del enorme costo de

[5167] Estados Unidos, observaciones sobre CE, observaciones sobre los informes del Órgano de Apelación y el Grupo Especial en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafos 3-9.

[5168] Estados Unidos, observaciones sobre CE, observaciones sobre los informes del Órgano de Apelación y el Grupo Especial en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 9.

[5169] Estados Unidos, observaciones sobre CE, observaciones sobre los informes del Órgano de Apelación y el Grupo Especial en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 6.

[5170] Boeder y Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 373, páginas 132 y 133.

ICC suprimida donde se indica [***]

desarrollo a fondo perdido ofrecen a las empresas establecidas una considerable ventaja competitiva. Los efectos de aprendizaje producen economías de escala dinámicas que refuerzan las ventajas de estas empresas. Las economías de gama hacen que sea difícil entrar únicamente en un segmento del mercado. Los costos de sustitución hacen que esa entrada sea más difícil para los nuevos productores, y la mayoría de las aerolíneas prefieren tener elementos comunes en sus flotas. Las empresas establecidas tienen importantes incentivos para adoptar estrategias de precios disuasorias con respecto a la entrada. Según un comentarista, en el pasado pocos programas de aeronaves han tenido éxito desde el punto de vista financiero.[5171] La incertidumbre es considerable y hace que sea muy difícil financiar el enorme costo de desarrollo en los mercados de capitales. Por último, el hecho de que las aeronaves se suelan vender en dólares de los Estados Unidos expone a los fabricantes de otros países a fluctuaciones de los tipos de cambio que aumentan la incertidumbre y el costo de asegurarse contra ellas.[5172]

7.1718 En la actualidad, Boeing y Airbus son los únicos productores mundiales de LCA. Otros dos productores de los Estados Unidos, Lockheed y McDonnell Douglas, abandonaron el mercado de LCA en 1981 y 1997, respectivamente.[5173] Boeing es un fabricante de LCA establecido desde hace mucho tiempo, mientras que Airbus lanzó en 1969 su primer modelo, el A300, que entró en servicio en 1974.[5174] En la actualidad, tanto Airbus como Boeing producen una gama completa de modelos diferentes de LCA y venden a todo el abanico de clientes, fundamentalmente aerolíneas y empresas de arrendamiento de aeronaves.[5175] En el contexto de este duopolio competitivo, los Estados Unidos sostienen que los dos productores compiten entre sí por prácticamente todas las ventas de LCA, en una competencia que, en gran medida, es de "suma cero": una "ganancia" para un productor en relación con las ventas representa casi siempre una pérdida para el otro.[5176] Las Comunidades Europeas coinciden en que el duopolio competitivo entre Airbus y Boeing ha dado lugar a una pujante competencia entre las dos empresas, pero afirman que ambas compañías, así como los compradores de aeronaves, se congratulan de que exista esta competencia[5177], que ha generado numerosos

[5171] Gernot Klepper, *Entry Into the Market for Large Transport Aircraft*, 34 European Economic Review 775 (1990) (en lo sucesivo "Klepper"), Estados Unidos - Prueba documental 377; Boeder y Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 373.

[5172] Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377.

[5173] Boeder y Dorman, páginas 132 y 133, Estados Unidos - Prueba documental 373. En Rusia hay una producción de LCA muy limitada. Según los Estados Unidos, las dificultades para obtener la financiación necesaria para desarrollar LCA que cumplan las normas internacionales de certificación de la navegabilidad han impedido a los productores rusos competir seriamente con Boeing y Airbus por las ventas de LCA fuera del antiguo bloque soviético. *Véase* Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, *The Changing Structure of the Global Large Civil Aircraft Industry and Market*, Inv. Nº 332-384 (noviembre de 1998), capítulo 4, Estados Unidos - Prueba documental 374; *Análisis de las CE sobre la fusión*, Estados Unidos - Prueba documental 375. Las Comunidades Europeas no consideran pertinente la evolución de la actual situación competitiva, pero afirman que los Estados Unidos han realizado declaraciones de hecho falsas relativas al abandono del mercado por McDonnell Douglas y Lockheed. Según las Comunidades Europeas, Lockheed abandonó el negocio de las LCA por una combinación de errores de apreciación en el diseño de las aeronaves y sobrecostos en sus operaciones de desarrollo de aeronaves militares, mientras que McDonnell Douglas dejó de operar debido a su renuncia a invertir en el futuro, a un exceso de confianza en los modelos derivados en lugar de los nuevos y a una serie de accidentes aéreos. Las actividades de McDonnell Douglas relacionadas con las LCA se fusionaron con las de Boeing en 1997. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1386-1388.

[5174] EADS offering memorandum (2000), CE - Prueba documental 24, páginas 68-70; EADS offering memorandum (2001) CE - Prueba documental 25, páginas 41 y 42.

[5175] Las empresas de arrendamiento de aeronaves son, fundamentalmente, intermediarios entre los fabricantes de LCA y las aerolíneas; compran LCA, pero no las explotan, se las arriendan a las aerolíneas que, de este modo, no tienen que financiar su adquisición. *Véase* la declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), páginas 30 a 36.

[5176] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 711.

[5177] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1376, 1378 y 2272.

ICC suprimida donde se indica [***]

productos nuevos e innovadores en el ámbito de las LCA.[5178] Las Comunidades Europeas aducen que la competencia entre las dos empresas fomenta la disminución de precios para los compradores de LCA y el aumento de la demanda de transporte aéreo del público, que es en definitiva el motor de la salud financiera de Boeing y Airbus.[5179] Sin embargo, según los Estados Unidos, la disminución de los precios de las LCA no aumenta significativamente la demanda[5180], porque suele ser la demanda de servicios de transporte aéreo la que impulsa la demanda de LCA, y el costo de las propias aeronaves sólo representa una pequeña parte de los costos totales de explotación de una aerolínea.[5181]

7.1719 Como ya se ha indicado, los clientes de LCA son principalmente aerolíneas y empresas de arrendamiento de aeronaves. Las ventas de LCA suelen ser muy grandes en cuanto al número de aeronaves y la cuantía en dólares[5182], pero relativamente poco frecuentes. Mientras que los pedidos suelen ser muy grandes y esporádicos, las entregas de las LCA encargadas suelen hacerse de una en una, espaciadas en un período de varios años tras la fecha del pedido, en función de las necesidades y la financiación previstas por el comprador.[5183] En general, los términos y condiciones de la adquisición de una aeronave se establecen en el momento del pedido, con inclusión de las especificaciones de la aeronave, el precio neto, los descuentos, las concesiones no relacionadas con el precio y las disposiciones relativas a la financiación. Aunque la mayor parte del precio de compra se paga normalmente en el momento de la entrega, se suelen exigir depósitos en el momento de hacer el pedido, y los pagos previos a la entrega pueden empezar ya cuando se concluye el contrato de venta.[5184] No obstante, la mayoría de los contratos de venta incluyen disposiciones relativas al aumento de los precios en función de la inflación y, además, los pedidos se pueden cancelar, las

[5178] De hecho, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing reconoce que *necesita* un competidor fuerte, como Airbus, y citan unas declaraciones de Randy Baseler, Vicepresidente de Comercialización de Boeing. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1380, donde se cita Boeing, "*Randy's Journal: Staying focused*", 6 de octubre de 2006, http://www.boeing.com/randy/archives/2006/10/staying_focused.html (consultado el 30 de enero de 2007), CE - Prueba documental 277.

[5179] Paul Wachtel, "*Critique of 'The Effect of Launch Aid on The Economics of Commercial Airplane Programs' by Dr. Gary J. Dorman*," 31 de enero de 2007 (en lo sucesivo "informe Wachtel"), CE - Prueba documental 12, párrafo 9. El Dr. Wachtel es profesor de economía en la Stern School of Business de la Universidad de Nueva York. Entre sus títulos académicos cabe citar una licenciatura *cum laude* por el Queens College de la Universidad de la Ciudad de Nueva York así como un máster y un doctorado en economía por la Universidad de Rochester.

[5180] Según los Estados Unidos, "los analistas del sector reconocen que la disminución de los precios de las LCA no aumenta significativamente la demanda; dicho en términos económicos, es muy probable que la elasticidad de los precios de la demanda de aeronaves en general sea bastante pequeña", Estados Unidos - Prueba documental 377, donde se cita a Klepper; *véase también* informe Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC), página 8. Esto se debe a que, por lo general, la demanda de servicios de transporte aéreo impulsa la demanda de LCA, y el costo de la propia aeronave sólo representa una pequeña parte de los costos totales de explotación de una aerolínea. Por ejemplo, Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377, páginas 785 y 786. Las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la opinión de los Estados Unidos, según la cual "la disminución de los precios de las LCA no aumenta significativamente la demanda", y afirman que las pruebas relativas a campañas de ventas específicas demuestran lo contrario. Así pues, las Comunidades Europeas afirman que no todos los pedidos que recibe una empresa causan daño a la otra, pero la falta de equilibrio en la participación en el mercado crea un ambiente de competencia poco saludable. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1400.

[5181] Gernot Klepper, *Entry into the Market for Large Transport Aircraft*, 34 European Econ. Rev., 775, 786 (1990), Estados Unidos - Prueba documental 377; *véase también* el informe Dorman, página 8, Estados Unidos - Prueba documental 70.

[5182] Como se señaló *supra*, el precio y las ventas de las LCA se establecen en dólares de los Estados Unidos.

[5183] *Análisis de las CE sobre la fusión*, Estados Unidos - Prueba documental 375, párrafo 25.

[5184] Declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafos 58-60.

ICC suprimida donde se indica [***]

entregas se pueden retrasar durante largos períodos y las condiciones de venta se pueden renegociar.[5185]

7.1720 Los clientes eligen, entre los distintos modelos de LCA disponibles, los que consideran más adecuados para sus necesidades en el momento de hacer el pedido. Al adoptar sus decisiones en relación con la compra, los clientes tendrán en cuenta cuestiones como la estructura de rutas que debe cubrir la aeronave, la estructura de la flota existente y los costos de explotación, con el fin de reducir al mínimo los costos y aumentar al máximo los ingresos. Algunas aerolíneas compran una combinación de modelos de LCA que cubran distintas necesidades, mientras que otras pueden limitarse a un modelo de LCA por el aumento de la eficiencia que se obtiene al operar con un único tipo de aeronave. Una vez que una aerolínea hace un pedido de un determinado modelo de LCA a un fabricante, el aumento de la eficiencia que se logra al operar con una flota de aeronaves similares (incluidos los aumentos de la eficiencia relacionados con las piezas de repuesto, el mantenimiento y la formación) favorece que se hagan otros pedidos de los mismos modelos y pedidos de otros modelos de aeronaves del mismo fabricante para aprovechar los elementos comunes en toda una flota de LCA.[5186] Las empresas de arrendamiento compran LCA nuevas con fines especulativos para arrendárselas posteriormente a las aerolíneas, y actúan como intermediarios entre las aerolíneas y los fabricantes ofreciendo contratos de arrendamiento para financiar o explotar LCA.[5187] Las empresas de arrendamiento son responsables de un porcentaje significativo de todos los pedidos de LCA, aproximadamente un 17 por ciento entre 2000 y 2006, período en el que les correspondió aproximadamente un 25 por ciento de las entregas.[5188]

7.1721 Contrariamente a la opinión de los Estados Unidos de que Airbus y Boeing compiten entre sí por prácticamente cada venta de LCA, las Comunidades Europeas afirman que un número significativo de pedidos conseguidos por Airbus y Boeing no entrañan competencia entre los dos fabricantes. Más bien, según afirman las Comunidades Europeas, los clientes a menudo deciden hacer un pedido de un determinado modelo de aeronave sin tener en cuenta el producto equivalente del competidor, porque prefieren, por una u otra razón, la aeronave de un fabricante. Además, las Comunidades Europeas observan que un fabricante de LCA puede optar por no participar en una determinada campaña de ventas o no competir porque no tiene un producto que satisfaga las exigencias del cliente, y citan como ejemplo un cliente que necesita una aeronave de 555 asientos, necesidad que sólo puede satisfacer el Airbus A380. Las Comunidades Europeas también sostienen que en ocasiones se hace un pedido de LCA por consideraciones geopolíticas, especialmente si la aerolínea es de propiedad estatal. Una aerolínea también puede optar por ejercitar opciones o derechos de compra sin iniciar un proceso de licitación.[5189] Por otro lado, los clientes pueden optar por la diversificación, por lo que los pedidos subsiguientes también pueden ser objeto de una

[5185] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 132 del Grupo Especial, párrafo 430.

[5186] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 712. Por ejemplo, los Estados Unidos observan que AirAsia adquirió 40 Airbus A320 y opciones sobre 40 más en diciembre de 2004 después de una intensa competencia entre Boeing y Airbus. Los pedidos subsiguientes de AirAsia, otros 20 A320 en 2005, seguidos por un pedido en firme de 40 A320 más en julio de 2006 (a los que hay que añadir 30 opciones adicionales), fueron supuestamente una consecuencia directa de la elección que había hecho la aerolínea en la campaña de 2004, y no de una nueva competencia entre los productores. Comunicado de prensa de AirAsia: *AirAsia Firms Up Option for 40 More Airbus A320s and Signs Another 30 Options* (20 de julio de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 378. Las Comunidades Europeas también reconocen esta tendencia a que la compra a un fabricante vaya seguida de otras compras de LCA de ese fabricante. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1421.

[5187] Declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafos 18-26.

[5188] Declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafo 20.

[5189] *Véase* la declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

competencia intensa.[5190] Además, los contratos de mantenimiento de los motores durante toda su vida útil han permitido a las aerolíneas explotar flotas más diversificadas.[5191]

7.1722 Al afirmar que un número significativo de pedidos no entrañan competencia entre Boeing y Airbus, las Comunidades Europeas se prevale de la declaración del Sr. Christian Scherer, responsable de los programas futuros de Airbus. El Sr. Scherer ha declarado que, en opinión de Airbus, un pedido es el resultado de una campaña de ventas "competitiva" si Airbus ha hecho una "oferta formal vinculante de venta de LCA en determinados términos y condiciones".[5192] El Sr. Scherer define una "campaña {de ventas} competitiva" como una campaña en la que Airbus presenta a la aerolínea una propuesta formal vinculante. Por lo tanto, sin esa propuesta, considera que la campaña no es competitiva. También concluye, basándose en documentos y en la memoria colectiva del personal de Airbus, que, si Boeing no "participa, de una u otra forma", un pedido de LCA de Airbus es el resultado de una campaña no competitiva y que todos los pedidos **[***]**.[5193] Consideramos que esta definición es demasiado restringida, en la situación de esta rama de producción, para definir de manera fiable si ha habido o no competencia entre Boeing y Airbus en una determinada venta. Al haber sólo dos productores en una rama de producción muy competitiva y clientes bien informados tanto en las aerolíneas como en las empresas de arrendamiento, estimamos que las campañas de ventas entrañan competencia incluso si no hay una "propuesta formal vinculante" de uno de los dos fabricantes, aunque quizá no en la misma medida que cuando se hace esa propuesta. Habida cuenta de la importancia de los costos de las LCA para el éxito de las operaciones de los clientes, no podemos aceptar la conclusión de que clientes que conocen bien el mercado no tendrán en cuenta en la mayoría de los casos los productos competitivos disponibles de los dos productores, aunque no se soliciten ni se hagan ofertas formales en un caso concreto.

7.1723 Las Comunidades Europeas mantienen que son los datos relativos a los pedidos los que mejor permiten evaluar la relación de competencia actual entre Airbus y Boeing, mientras que los Estados Unidos opinan que son las entregas efectivas las que mejor permiten determinar la participación en el mercado. Normalmente transcurren unos tres años entre el pedido y la entrega de una aeronave, y las Comunidades Europeas afirman que por esa razón los datos relativos a los pedidos son los que mejor permiten evaluar la relación de competencia actual, así como la solidez futura tanto de Airbus como de Boeing. Según las Comunidades Europeas, los datos correspondientes a entregas y pedidos pendientes indican lo que se ha vendido en el pasado y lo que se está fabricando y se fabricará en el futuro, pero no ofrecen más que una visión limitada de la relación de competencia actual entre Airbus y Boeing.[5194] Las Comunidades Europeas rechazan la opinión de que un pedido ganado por un productor representa un pedido perdido por el otro. A este respecto, las Comunidades Europeas observan que los clientes pueden optar por hacer un pedido de nuevas LCA a cualquiera de los dos productores, comprar LCA usadas o arrendar LCA. Aducen que, en un número significativo de campañas de ventas, la competencia se da entre una posible compra de LCA usadas o un arrendamiento, y no con el otro fabricante. A juicio de las Comunidades Europeas, en la medida en

[5190] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1421.
[5191] *Véase* la declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafo 33.
[5192] Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafo 45.
[5193] Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), anexo I, párrafos 54-56.
[5194] Las Comunidades Europeas citan declaraciones de representantes de Airbus y Boeing, así como de analistas financieros y aeroespaciales para respaldar la opinión de que la participación en el mercado de pedidos es la referencia más adecuada para evaluar la situación presente. Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafos 24 y 26, *Randy's Journal: Looking ahead*, 23 de enero de 2007, CE - Prueba documental 286 (información que no es ICC), *Boeing Management and Aftermarket Suppliers are Topics in Wall Street Transcript Aerospace/Defence Report*, Yahoo finance, 6 de abril de 2005, CE - Prueba documental 287, "*Boeing Shares Could Reach $140 By 2009*" Forbes.com, 12 de abril de 2006 http://www.forbes.com/markets /2006/04/12/boeing-0412markets11.html (consultado el 4 de enero de 2007), CE - Prueba documental 247

ICC suprimida donde se indica [***]

que Boeing no participa en esas ventas, una "ganancia" de Airbus no se puede considerar una "pérdida" de Boeing.[5195]

7.1724 Aunque bien podría ser que no hubiera competencia directa por todas las ventas de LCA, nos parece claro que, al haber sólo dos fabricantes en el mercado, hay competencia general entre Boeing y Airbus por todas las ventas de LCA. También está claro que la competencia por las ventas es, en realidad, una competencia por los pedidos, puesto que normalmente los pedidos de LCA se hacen para entregas futuras.[5196] Por consiguiente, los datos relativos a los pedidos proporcionan información sobre la competencia por las ventas entre Airbus y Boeing. Sin embargo, los datos relativos a las entregas también son importantes, puesto que son muchos los factores que pueden intervenir entre un pedido y la entrega efectiva. Las modificaciones de los términos y condiciones de venta entre el pedido y la entrega afectarán al fabricante de que se trate y a la situación del mercado de formas que pueden ser importantes para el examen de la cuestión de los efectos desfavorables.[5197] Además, las entregas dan una idea del número de LCA que efectivamente entran en un determinado mercado geográfico en un momento dado. Por lo tanto, centrarse exclusivamente en las entregas o en los pedidos nos impediría comprender plenamente el mercado y los cambios pertinentes para nuestro análisis en la presente diferencia.

7.1725 Cuando eligen una aeronave, las aerolíneas evalúan los aspectos económicos de la aeronave competidora de Airbus o Boeing y las repercusiones que esos factores tendrán en los ingresos que previsiblemente generará la aeronave a lo largo de su vida económica de 30 años aproximadamente.[5198] Al hacerlo, los clientes cuantifican y sopesan numerosos factores, entre ellos el precio una vez deducidas concesiones como los descuentos en efectivo, los pagos programados antes de la entrega, las disposiciones relativas al aumento de los precios[5199] y las garantías relacionadas con el rendimiento, el mantenimiento o el valor residual[5200]; la financiación, incluida la consideración de elementos como el apoyo directo a la financiación por el fabricante; la fecha de entrega; los

[5195] Las Comunidades Europeas afirman que aproximadamente **[***]** de los pedidos de la familia del A320, **[***]** de los pedidos de la familia del A330 y **[***]** de los pedidos de la familia del A340 fueron el resultado de campañas competitivas, mientras que aproximadamente **[***]** de los pedidos del 737NG, **[***]** de los pedidos del 767, **[***]** de los pedidos del 777, **[***]** de los pedidos del 787 y **[***]** de los pedidos del 747 fueron el resultado de campañas competitivas. Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafos 54-56 y anexos I y II. No estamos de acuerdo con esta clasificación de las campañas en "competitivas" frente a "no competitivas". *Véase* el párrafo 7.1722 *supra*.

[5196] Las partes están de acuerdo en que los fabricantes no suelen tener existencias de LCA. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 746, nota 934; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2245. *Véase también* CE, Primera comunicación escrita, nota 2216.

[5197] Como se expone con mayor detalle *infra*, hemos tenido en cuenta información relativa a las entregas y los pedidos, aunque las dos clases de información no son igualmente pertinentes para todos los aspectos de nuestro análisis. *Véanse* los párrafos 7.1745-7.1750.

[5198] Airbus North America Holdings Inc., *Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment* (marzo de 2005), páginas 17 y 18 ("Airbus, Determinantes fundamentales"), Estados Unidos - Prueba documental 379 (ICC).

[5199] Puesto que a menudo las LCA se entregan años después del pedido inicial, tanto Airbus como Boeing suelen aplicar una fórmula estándar de "aumento de los precios" por la que se ajusta el precio del pedido (en dólares del año del pedido) en función de la inflación de los costos de fabricación de las aeronaves para establecer el precio de la aeronave pagadero en el momento de la entrega (en dólares del año de la entrega).

[5200] El valor residual se refiere al valor de la aeronave cuando el cliente inicial la revende. Por ejemplo, Airbus garantizó, como parte de su venta de 120 aeronaves a easyJet en 2002, el valor residual de las aeronaves de Boeing propiedad de easyJet ofreciéndose a comprar las propias aeronaves de Boeing, en caso necesario, a un precio mínimo preestablecido. Airbus también garantizó que el costo de mantenimiento no superaría el costo de mantenimiento de las aeronaves de Boeing que easyJet ya poseía. easyJet, Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting, páginas 8 y 9 (25 de febrero de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 380.

ICC suprimida donde se indica [***]

fabricantes de los motores; la naturaleza de las LCA existentes en la flota del comprador y los costos que entraña el cambio o la diversificación[5201], así como los costos directos de explotación, como la eficiencia del consumo de combustible.[5202] Cada cliente tiene intereses diferentes en relación con los costos, por lo que aspectos diferentes pueden ser valorados de forma distinta por clientes diferentes o en momentos diferentes.[5203] Los clientes traducen cada una de las características técnicas, físicas y económicas de la aeronave de que se trate en un elemento de los ingresos o los costos que se incluye en su evaluación de una oferta y su valor actual neto. A pesar de la complejidad de los factores que intervienen en una campaña de ventas, los clientes, así como los fabricantes de LCA, son normalmente capaces de tener en cuenta dichos factores al evaluar el valor económico de una propuesta de venta.[5204] Por lo tanto, la competencia entre Boeing y Airbus depende de las características de rendimiento de las aeronaves desarrolladas por ambos fabricantes y del precio (excluida cualquier concesión) y las condiciones de venta en que ofrecen sus respectivas LCA. Puesto que tanto Airbus como Boeing ofrecen una gama de modelos de LCA competidores adaptados a las distintas necesidades de los clientes, el precio es un factor significativo, pero no necesariamente determinante, en la decisión de compra de un cliente.[5205] A nuestro juicio, la posibilidad de que esta competencia no se manifieste en las ofertas de cada productor para cada posible pedido no resta importancia al hecho fundamental de que existe una intensa competencia por las ventas entre Airbus y Boeing en todo el mundo.[5206]

7.1726 La viabilidad a largo plazo de un productor de LCA depende de la innovación constante y del lanzamiento periódico de nuevas aeronaves cuando lo permiten los avances tecnológicos y la situación del mercado.[5207] Así pues, tanto Boeing como Airbus necesitan asegurar una corriente continua de pedidos y entregas que les permita generar las economías de escala y las reducciones de

[5201] Declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19.

[5202] Las concesiones en materia de precios pueden repercutir en los costos de explotación. Por ejemplo, según los Estados Unidos, cuando Airbus determinó que su cuatrimotor A340 estaba perdiendo ventas frente al bimotor 777 de Boeing, cuyo consumo de combustible es más eficiente, durante los recientes períodos de precios elevados del combustible, anunció que se podría "equilibrar" el exceso de consumo de combustible mediante compensaciones financieras a los operadores del A340. Andrea Crisp, *Squaring Up*, Airline Business (1º de abril de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 381.

[5203] Las Comunidades Europeas sostienen que los factores subjetivos también pueden ser importantes para la evaluación y la decisión final de compra por una aerolínea, con inclusión de características del producto como la anchura y la estética de la cabina; la viabilidad a largo plazo de un proveedor y un producto; los riesgos a largo plazo que plantean las nuevas tecnologías y materiales; los riesgos asociados con la elección de un único motor; y los riesgos de operar con bimotores frente a cuatrimotores. *Véase* la declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafo 99. A nuestro juicio, estos elementos subjetivos están comprendidos en la consideración general de las características de los distintos modelos de aeronave que hay a la venta y no son elementos claramente diferenciados.

[5204] *Véase* la Declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafos 48-50. *Véase también* la declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafos 69-77.

[5205] Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafo 60

[5206] *Véase* el párrafo 7.1722 *supra*.

[5207] Los Estados Unidos señalan que, en algunos casos, los productores de LCA pueden reducir en cierta medida los costos (y, en consecuencia, los riesgos) al desarrollar aeronaves "derivadas" que incorporen una nueva tecnología o satisfagan determinadas necesidades de los clientes adaptando los diseños existentes en lugar de crear un modelo completamente nuevo. Por ejemplo, como han observado las Comunidades Europeas, un motivo importante del abandono definitivo de McDonnell Douglas fue su limitada línea de productos, que eran todos "derivados de modelos anteriores de Douglas y no diseños enteramente nuevos" (lo que contrasta con las "familias de aeronaves más extensas y modernas ofrecidas por Boeing y Airbus") y la "percepción de las aerolíneas de que {McDonnell Douglas} ya no está interesada en el negocio de las aeronaves comerciales y puede dejar el mercado con el tiempo". *Análisis de las CE sobre la fusión*, Estados Unidos - Prueba documental 375, párrafo 59; *véase también* Boeder y Dorman, páginas 137 y 138, Estados Unidos - Prueba documental 373.

ICC suprimida donde se indica [***]

costos en la curva de aprendizaje necesarias para seguir siendo competitivos a largo plazo. Además, los pedidos son fundamentales para que un modelo de LCA lanzado recientemente tenga éxito, debido a las sustanciales economías de escala en la producción así como a las reducciones de costos en la pronunciada curva de aprendizaje que generan.[5208] Las Comunidades Europeas afirman que tanto Airbus como Boeing tienen incentivos para asegurar un gran volumen de pedidos, lo que, según sostienen, significa que ambos ofrecerán precios más bajos para generar nuevas ventas y pedidos, así como descuentos por volumen en campañas estratégicas para captar ventas que permitan al fabricante recuperar los costos de desarrollo a fondo perdido. El lanzamiento de un nuevo modelo con características de rendimiento mejoradas puede dar una ventaja competitiva a un fabricante de LCA, pero exige ingentes costos iniciales de diseño, ingeniería y ensayo a lo largo de varios años antes de que pueda entregarse una sola aeronave a un cliente.[5209] Como se ha señalado, según las estimaciones habituales el fabricante debe vender muchos centenares de aeronaves para recuperar estos costos.

7.1727 Por lo tanto, las decisiones relativas al lanzamiento de productos condicionan las decisiones relativas a los precios y la producción, y los fabricantes de LCA intentan producir y vender aeronaves en un volumen y a un ritmo y precio suficientes para recuperar sus costos de desarrollo lo más rápidamente posible. Las economías de escala son una parte importante de los aspectos económicos de la producción de LCA; las ventas adicionales de un determinado modelo de aeronave no sólo proporcionan al productor de LCA unidades adicionales con las que recuperar sus costos fijos, sino que también permiten que el productor siga avanzando en la curva de aprendizaje, lo que reduce los costos marginales de la producción futura. La pérdida de ventas representa una pérdida no sólo de ingresos y beneficios, sino también de aumento de la eficiencia en relación con las economías de escala y el aprendizaje y, por consiguiente, un incremento de los costos de producción.

7.1728 Por último, como ya hemos observado, las Comunidades Europeas mantienen que los sucesos del 11 de septiembre tuvieron un profundo efecto en la rama de producción de LCA, que hay que tener en cuenta como condición pertinente para la competencia. Las Comunidades Europeas observan que en el contexto de la recesión económica mundial, la demanda de LCA nuevas disminuyó durante todo el período 2001-2003.[5210] Las aerolíneas redujeron su capacidad en respuesta al descenso del tráfico aéreo de pasajeros, lo que, a su vez, afectó seriamente a los fabricantes de LCA. Según las Comunidades Europeas, los sucesos del 11 de septiembre tuvieron un efecto especialmente devastador en Boeing.[5211] Sin embargo, los Estados Unidos observan que el hundimiento del mercado de LCA

[5208] Neven y Seabright han descrito el efecto de la curva de aprendizaje, Estados Unidos - Prueba documental 382, página 15 (donde se explica que la producción de LCA "requiere la coordinación de miles de tareas{,} y este proceso se puede mejorar cuando se acumula experiencia"). Neven y Seabright informan de que la "norma habitual del sector es que los costos de producción disminuyan un 20 por ciento cuando se dobla la producción". Estados Unidos - Prueba documental 382, página 15.

[5209] Los Estados Unidos afirman que estos costos pueden aproximarse a toda la capitalización en el mercado del propio productor de LCA. Observan que, en 2006, EADS tenía un valor en el mercado de 16.600 millones de euros, no mucho mayor que el costo previsto del desarrollo del A380 o del A350. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 314.

[5210] Boeing Commercial Airplanes, "Boeing Current Market Outlook," junio de 2003, página 6, CE - Prueba documental 295. Throttle-Up - Interview with Boeing CEO Scott Carson, CE - Prueba documental 280.

[5211] Las Comunidades Europeas sostienen que las aerolíneas de los Estados Unidos, que fueron las más afectadas por los sucesos del 11 de septiembre, eran predominantes en la cartera de pedidos de Boeing; la intervención de Boeing en la financiación de las LCA mediante el establecimiento de una "empresa de arrendamiento" propia resultó muy dañina para Boeing, puesto que aumentó los riesgos de su negocio de LCA y dio lugar a que en su cartera de pedidos predominaran aerolíneas más proclives a cancelar y aplazar los pedidos que las empresas de arrendamiento; y los sucesos del 11 de septiembre hicieron que Boeing dejara de prestar atención a los clientes y a sus relaciones con ellos. Las Comunidades Europeas sostienen que la naturaleza cíclica del mercado de LCA no afecta en general a las empresas de arrendamiento. *Véase* CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1369; CE, respuesta a la pregunta 116 del Grupo Especial, párrafos 356-367.

ICC suprimida donde se indica [***]

que tuvo lugar entre 2001 y 2003 no sucedió porque la rama de producción de los Estados Unidos fuera incapaz de producir y exportar LCA, sino simplemente por las decisiones de compra y posibilidades de elección de los clientes. Además, aducen que el hundimiento de la demanda refleja la situación del sector de las aerolíneas de pasajeros, no de la rama de producción de LCA.[5212] Aunque está claro que hubo un descenso significativo en el mercado de LCA después del 11 de septiembre, a nuestro juicio no fue el resultado de ningún cambio en la naturaleza fundamental de la competencia entre Airbus y Boeing, sino un efecto de la crisis económica mundial y de la disminución del transporte aéreo, que dio lugar a un descenso de la demanda de LCA nuevas. Y si bien este descenso de la demanda no afectó a ambos productores en la misma medida, las consideraciones básicas descritas *supra* siguen definiendo las condiciones de competencia entre Airbus y Boeing. Los sucesos del 11 de septiembre tuvieron sin duda consecuencias importantes para el sector de las aerolíneas y, en consecuencia, para la rama de producción de LCA. Como afirman las Comunidades Europeas, "la rama de producción de LCA tiene un ciclo comercial muy amplio que es especialmente sensible a los sucesos externos".[5213] Por consiguiente, los sucesos negativos, como el hundimiento de la demanda que siguió al 11 de septiembre, y los positivos, tendrán repercusiones sustanciales en las ventas de LCA y en las operaciones de los productores. Aunque debemos tener en cuenta estas repercusiones en nuestro análisis de las pruebas relacionadas con los efectos desfavorables supuestamente causados por las subvenciones, los principales elementos determinantes de la competencia en la rama de producción de LCA que hemos expuesto *supra* constituyen el contexto fundamental para nuestra evaluación de los efectos desfavorables.

7. La cuestión de si las subvenciones han causado un perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos

a) Introducción

7.1729 Los Estados Unidos alegan que las subvenciones a Airbus causan un perjuicio grave a sus intereses en el sentido del apartado c) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Alegan, en particular, que las Comunidades Europeas, Alemania, España, Francia y el Reino Unido, mediante el uso de las subvenciones impugnadas, han causado: a) el desplazamiento u obstaculización por las ventas de LCA de Airbus de las importaciones de LCA (Boeing) de los Estados Unidos en el mercado de las Comunidades Europeas; b) el desplazamiento u obstaculización por las ventas de LCA de Airbus de las exportaciones de LCA (Boeing) de los Estados Unidos a varios mercados de terceros países; c) una significativa subvaloración de precios de las LCA de Airbus en comparación con el precio de las LCA (Boeing) de los Estados Unidos en el mismo mercado; y d) una contención significativa de la subida de los precios, una reducción de los precios y una pérdida de ventas en el mismo mercado. Las Comunidades Europeas rechazan las alegaciones de los Estados Unidos, aduciendo que la utilización de cualesquiera subvenciones proporcionadas a Airbus no causa ese perjuicio grave. En lo fundamental, las Comunidades Europeas sostienen que si las alegaciones de los Estados Unidos se evalúan debidamente sobre la base de familias de LCA que compiten en el mismo mercado, es imposible constatar, al menos en lo que respecta a una de las familias de LCA objeto de las alegaciones, la familia A380, que las subvenciones causan un perjuicio grave. Esto es así porque, a juicio de las Comunidades Europeas, las LCA de Boeing no compiten con esa aeronave. Además, las Comunidades Europeas afirman que en los mercados en los que Airbus y Boeing efectivamente venden familias de LCA que compiten, las subvenciones en litigio son demasiado antiguas, y en cualquier caso no de una magnitud que pudiera causar un perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos en el período de referencia adecuado, que según las Comunidades Europeas es de 2004 a 2006.

[5212] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 49 c) del Grupo Especial.
[5213] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 29.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1730 Los Estados Unidos presentan sus alegaciones de existencia de perjuicio grave centrándose en primer lugar en demostrar que los fenómenos descritos en los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC se dieron en el período de tiempo que proponen como período de referencia pertinente. Seguidamente explican en qué modo las subvenciones proporcionadas a Airbus han causado, a su juicio, los fenómenos que, aducen, pueden observarse durante ese período. Las Comunidades Europeas responden a las alegaciones de los Estados Unidos adoptando en lo fundamental la misma metodología, si bien mediante la presentación de datos y argumentos relativos a distintos productos subvencionados y segmentos del mercado de LCA en distintos períodos de tiempo.

7.1731 El párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC nada dice sobre la secuencia de pasos que ha de seguirse para evaluar las alegaciones de existencia de perjuicio grave. En consecuencia, no vemos en el texto del párrafo 3 del artículo 6 nada que excluya la vía seguida por las partes en el presente caso. A nuestro juicio, el planteamiento en dos etapas aplicado por las partes es perfectamente válido para la evaluación de las alegaciones que tenemos ante nosotros, y por tanto en nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos aplicaremos la misma metodología. Recordamos que en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Órgano de Apelación al parecer consideró la posibilidad de aplicar un enfoque en dos etapas al evaluar las alegaciones al amparo de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6, aunque advirtió que podría ser difícil observar los fenómenos pertinentes sin tener también en cuenta el efecto de las subvenciones impugnadas.[5214] Como se explicará en las siguientes secciones, los argumentos y pruebas presentados por los Estados Unidos (incluso por lo que respecta a la contención de la subida de los precios) hacen que un planteamiento en dos etapas sea del todo adecuado para evaluar sus alegaciones al amparo de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 en la presente controversia. Por consiguiente, al evaluar las alegaciones de los Estados Unidos examinaremos en primer lugar si los fenómenos específicamente identificados en los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC pueden observarse como cuestión fáctica. En otras palabras, comenzaremos nuestro análisis del contenido de las alegaciones de los Estados Unidos examinando en primer lugar los argumentos de las partes y las pruebas presentadas con miras a determinar si, por lo que respecta al período sobre el que tenemos información, puede establecerse, como cuestión fáctica, que:

i) importaciones de LCA de Boeing en el mercado de las Comunidades Europeas fueron desplazadas u obstaculizadas por ventas de LCA de Airbus;

ii) exportaciones de LCA de Boeing a varios mercados de terceros países identificados por los Estados Unidos fueron desplazadas u obstaculizadas por ventas de LCA de Airbus;

iii) se produjo una significativa subvaloración de precios de las LCA de Airbus en comparación con el precio de las LCA de Boeing, o pérdida de ventas, en el mismo mercado; y

iv) se produjo una significativa contención de la subida de los precios o una reducción significativa de los precios.

7.1732 Hacemos hincapié en que al emprender esta primera etapa del análisis no estaremos abordando la cuestión de si algún fenómeno en particular que pueda observarse está efectivamente causado por las subvenciones que hemos constatado fueron proporcionadas a Airbus. La cuestión de la causalidad se examinará en la sección final de nuestras constataciones sobre el perjuicio grave, en

[5214] Informe del Órgano de Apelación, *Estados - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 432-433 y nota 521.

ICC suprimida donde se indica [***]

la que examinaremos las teorías de las partes sobre la causalidad y los argumentos y pruebas que a esos efectos han presentado.

7.1733 Antes de embarcarnos en la primera parte de nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos queremos abordar un argumento planteado por las Comunidades Europeas que a nuestro juicio tiene repercusiones horizontales para la totalidad de las alegaciones de existencia de perjuicio grave formuladas por los Estados Unidos. Este argumento concierne a lo que puede entenderse que constituye un "perjuicio grave" a tenor del texto del Acuerdo SMC.

7.1734 Al aducir que los Estados Unidos no están sufriendo un perjuicio grave causado por las subvenciones a las LCA de Airbus objeto de esta diferencia, las Comunidades Europeas hacen reiteradamente referencia a las supuestas mejoras y la excelente situación en que Boeing se encontraba en el período 2006 a 2007. Así, por ejemplo, las Comunidades Europeas afirman que "Boeing es hoy en día *el* agente dominante en el duopolio competitivo Boeing-Airbus".[5215] Las Comunidades Europeas sostienen que "al haber formulado alegaciones de existencia de efectos desfavorables, los Estados Unidos tienen que demostrar que los Estados Unidos -y su participante en los mercados de LCA, es decir, Boeing- sufren actualmente un *perjuicio grave* y efectos *desfavorables* debido a los efectos de las supuestas subvenciones".[5216] Los Estados Unidos aducen que el Acuerdo SMC no requiere una investigación de la repercusión concreta de las subvenciones en los diversos índices económicos del "estado de la rama de producción" del Miembro reclamante en el contexto de un análisis del perjuicio grave.[5217] Por tanto, a juicio de los Estados Unidos, el argumento de las Comunidades Europeas de que la situación en que se encuentra la división de LCA de Boeing en 2006 excluye una constatación de existencia de perjuicio grave está fuera de lugar, como también lo está su afirmación de que no existe perjuicio grave porque actualmente Boeing no "tiene problemas".[5218] A nuestro juicio, el argumento de las Comunidades Europeas de que la situación financiera de la división de LCA de Boeing en 2006 y 2007 excluye una constatación de existencia de perjuicio grave[5219] es inadecuado y se basa en una comprensión viciada del concepto de perjuicio grave para los intereses del Miembro reclamante.

[5215] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1325. *Véase* CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 651: "Aunque los Estados Unidos alegan que sufren mucho como consecuencia de supuestas subvenciones que benefician a Airbus desde hace decenios, en los últimos tres años Boeing, el participante estadounidense en los mercados de LCA, ha obtenido resultados comerciales sin precedentes ... Esto ... demuestra que actualmente Boeing no sufre perjuicios comerciales, y que los Estados Unidos no están sufriendo efectos desfavorables para sus intereses debido a supuestas subvenciones a Airbus, a menudo concedidas hace varios decenios"; CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1671: para demostrar la existencia de perjuicio grave debido a la pérdida de ventas de la LCA 747 "los Estados Unidos tendrán que demostrar que, de no ser por los efectos de las supuestas subvenciones de las Comunidades Europeas que benefician al A380, Boeing: a) habría lanzando el 747X; y b) los Estados Unidos y Boeing se habrían encontrado en una situación financiera mejor que aquella en la que Boeing se encontró después del lanzamiento del 747-8 en 2005".

[5216] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1329.

[5217] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 695.

[5218] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 696. El Brasil también discrepa de la opinión de las Comunidades Europeas de que la sólida posición financiera y en el mercado de Boeing en la cúspide del ciclo comercial excluye la posibilidad de que los Estados Unidos estén sufriendo un perjuicio grave causado por la subvención. La cuestión pertinente, según el Brasil, es si la cuota de mercado de Boeing sería mayor de no existir el producto Airbus subvencionado. Brasil, comunicación presentada en calidad de tercero, párrafo 58.

[5219] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1360: "Si el Grupo Especial concluye que la división de LCA de Boeing no muestra actualmente señales concretas de estar comercialmente 'dañada' o no sufre un perjuicio competitivo significativo en relación con Airbus, no hay fundamento alguno para aceptar las alegaciones de existencia de efectos desfavorables formuladas por los Estados Unidos al amparo de los artículos 5 y 6 del Acuerdo SMC." Recordamos que el artículo 6 del Acuerdo SMC atañe exclusivamente a las

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1735 Recordamos que los Estados Unidos alegan que las importaciones de LCA de Airbus subvencionadas causan y amenazan causar un daño importante a la rama de producción nacional de los Estados Unidos, es decir, a Boeing, por lo que causan efectos desfavorables en el sentido del apartado a) del artículo 5. En ese contexto, la consideración de la situación de Boeing durante el período de referencia pertinente es, naturalmente, pertinente. Concretamente, el párrafo 4 del artículo 15 del Acuerdo SMC, que ofrece orientación para la determinación del daño, requiere una investigación de "la repercusión de las importaciones subvencionadas sobre la rama de producción nacional", con inclusión de todos los factores económicos relacionados con el "estado de esa rama de producción".[5220] Sin embargo, no hay una disposición equivalente al párrafo 4 del artículo 15 en lo que respecta a las alegaciones de existencia de perjuicio grave formuladas al amparo del apartado c) del artículo 5 y el artículo 6. No hay en el texto del artículo 6, ni en ninguna otra disposición del Acuerdo SMC, nada que siquiera pudiera sugerir, y mucho menos requerir, una consideración del "estado de la rama de producción" del Miembro reclamante en el contexto de un análisis del perjuicio grave. Además, ningún grupo especial de la OMC que haya estudiado un caso que conlleva alegaciones de perjuicio grave ha tenido en cuenta en el pasado el estado de la rama de producción nacional del Miembro reclamante en su determinación de si se ha demostrado que existe un perjuicio grave. Tampoco, que sepamos, ha aducido alguna parte en alguno de esos casos que la situación de la rama de producción nacional en el Miembro reclamante excluye una constatación de existencia de perjuicio grave para los intereses de dicho Miembro. Antes bien, esos grupos especiales examinaron, como requiere el párrafo 3 del artículo 6, si el efecto de las subvenciones en cuestión fue o no una contención significativa de la subida de los precios o un desplazamiento u obstaculización de las importaciones o las exportaciones.

7.1736 De hecho, no vemos en el texto del artículo 6 nada que pudiera excluir la posibilidad de constatar la existencia de perjuicio grave en un caso en el que la rama de producción del Miembro reclamante está en buena situación. Observamos, a ese respecto, que el perjuicio grave, en el sentido del párrafo 3 d) del artículo 3, puede darse cuando "la subvención tenga por efecto el aumento de la participación en el mercado mundial del Miembro que la otorga con respecto a un determinado producto primario o básico subvencionado". Esa disposición no sugiere que una consideración de la situación de la rama de producción en el Miembro reclamante es pertinente para determinar si existe perjuicio grave para los intereses de ese Miembro. La expresión "perjuicio grave" conlleva, desde luego, alguna idea de "daño", pero el apartado c) del artículo 5 pone claramente de manifiesto que el "perjuicio grave" a considerar es el que afecta a los intereses del Miembro reclamante, y en consecuencia el "daño" pertinente se define en función de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 6, a saber, de los intereses del Miembro en el comercio de un producto dado mediante acceso a los mercados en volúmenes y a precios no afectados por la utilización de subvenciones por otro Miembro[5221], y no por referencia a los intereses de una rama de producción en el Miembro reclamante. Tomamos nota en este contexto de la constatación del Grupo Especial que examinó el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, con la que estamos de acuerdo:

---

alegaciones de existencia de perjuicio grave. *Véase también* CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 424-431.

[5220] Examinamos las alegaciones de existencia de daño importante formuladas por los Estados Unidos en la sección VII.F.8 b) ii) del presente informe.

[5221] Como indicó el Grupo Especial que examinó el asunto *Estados - Algodón americano (*upland*)*, esta opinión es coherente con el criterio aplicado en tres anteriores informes de solución de diferencias en el marco del GATT, que "indican que el perjuicio grave entrañaba los efectos de las subvenciones en el comercio de un Miembro de un producto dado como tal, es decir, en los volúmenes y precios y las corrientes de ese comercio, y no los efectos adicionales en la rama de producción nacional del Miembro, u otras cuestiones como la importancia de la rama de producción particular que producía el producto en cuestión para los 'intereses' globales del Miembro reclamante". Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, nota 1492.

ICC suprimida donde se indica [***]

> "No creemos por eso que, una vez que hemos constatado que se cumplen las condiciones del párrafo 3 c) del artículo 6, y que, en consecuencia, 'puede' haber perjuicio grave 'en el sentido del apartado c) del artículo 5', sea necesario un examen separado de la existencia de 'perjuicio grave' con arreglo a la parte introductoria del párrafo 3 del artículo 6 o del apartado c) del artículo 5. Nuestro examen del texto, en su contexto, nos indica que el examen del párrafo 3 c) es determinante también para una constatación de perjuicio grave con arreglo al apartado c) del artículo 5. Es decir, que una conclusión afirmativa de que existe la situación basada en los efectos del párrafo 3 c) del artículo 6 constituye una base suficiente para una conclusión afirmativa de que existe 'perjuicio grave' para los fines del apartado c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*".[5222]

7.1737 Aunque a nuestro entender es evidente que los efectos en el comercio que con arreglo al párrafo 3 del artículo 6 demuestran la existencia de perjuicio grave probablemente tendrán efectos en la rama de producción del Miembro reclamante, nuestra investigación en el marco del artículo 6 del Acuerdo SMC no se centra en esa cuestión. En consecuencia, no vemos motivos por los que las mejoras en la situación de Boeing, o una consideración de si es más o menos rentable, deban tenerse en cuenta en nuestro análisis del perjuicio grave en el marco del párrafo 3 del artículo 6. Además, mientras que la balanza comercial, la balanza de pagos o la situación financiera global de un Miembro reclamante pueden parecer más directamente pertinentes para los intereses de ese Miembro, consideramos que carecen de importancia, a efectos de una constatación de existencia de perjuicio grave, de la misma manera que la determinación de si la rama de producción del Miembro reclamante está en malas condiciones en nada afecta a la consideración por un grupo especial de si existe o no perjuicio grave para los intereses de ese Miembro. En resumen, estimamos que para aceptar las alegaciones de los Estados Unidos por lo que respecta al perjuicio grave en el presente caso bastará con que demuestren que el uso de las subvenciones específicas que hemos constatado se han otorgado a Airbus causó los efectos en el mercado descritos en los apartados a)-c) del párrafo 3 del artículo 6, sin que sea necesario un ulterior examen.[5223] Por tanto, en nuestra evaluación de la existencia de perjuicio grave en el marco del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC no tendremos en cuenta, como hacen las Comunidades Europeas, las mejoras en la situación de Boeing.

b) Supuesto desplazamiento u obstaculización de importaciones en el mercado de las Comunidades Europeas

7.1738 El párrafo 3 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC dispone lo siguiente:

> "Puede haber perjuicio grave, en el sentido del apartado c) del artículo 5, en cualquier caso en que se den una o varias de las siguientes circunstancias:
>
> a) que la subvención tenga por efecto desplazar o obstaculizar las importaciones de un producto similar de otro Miembro en el mercado del Miembro que concede la subvención".

El Grupo Especial encargado del asunto *Indonesia - Automóviles* examinó el sentido de los términos "desplazar" y "obstaculizar" y afirmó que "el desplazamiento se refiere a las situaciones en que disminuye el volumen de ventas y la obstaculización a las situaciones en que se impidieron ventas que de no ser así se habrían producido".[5224] En términos generales, estamos de acuerdo en que esta

[5222] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1390.
[5223] *Véase también* el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, en el que el Grupo Especial no realizó un examen adicional.
[5224] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.218.

ICC suprimida donde se indica [***]

distinción entre el desplazamiento y la obstaculización es inherente al sentido corriente de esos términos.

7.1739 En el asunto *Indonesia - Automóviles* el Grupo Especial evaluó las alegaciones de desplazamiento y obstaculización formuladas por las Comunidades Europeas examinando datos sobre ventas y cuota de mercado, y constató que los datos sobre las cuotas de mercado pueden constituir una prueba muy pertinente para el análisis de una alegación al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6.[5225] En la presente controversia, las partes también han centrado sus comunicaciones en información sobre la cuota de mercado. Tenemos intención de proceder en la misma línea. No obstante, al hacerlo, observamos que si bien los datos que demuestran que la cuota de mercado de Boeing en el mercado de las Comunidades Europeas disminuyó en el período de referencia pertinente serían, a nuestro juicio, suficientes para demostrar un fenómeno de "desplazamiento"[5226], esos mismos datos no demostrarían por sí mismos la "obstaculización". Como observó el Grupo Especial que examinó el asunto *Indonesia - Automóviles*, la noción de "obstaculización" requiere entender si ventas que de otro modo habrían tenido lugar fueron obstaculizadas -en otras palabras, si ventas que de otro modo realmente habrían tenido lugar fueron objeto de obstrucción o estorbo-. Por tanto, para concluir que las importaciones de LCA estadounidenses fueron obstaculizadas durante el período de referencia pertinente tendríamos, entre otras cosas, que habernos cerciorado de que esas ventas realmente habrían tenido lugar.

7.1740 Los Estados Unidos presentan información sobre cuota de mercado en la que se comparan las situaciones relativas de Airbus y Boeing en el mercado de LCA de las Comunidades Europeas en el período 2001 a 2006, en función de las entregas anuales de LCA, así como del valor de las LCA determinado por los precios de catálogo. De modo coherente con su opinión de que sólo hay un producto subvencionado, las LCA de Airbus, y un solo producto similar correspondiente de los Estados Unidos, las LCA de Boeing, la información presentada por los Estados Unidos muestra las supuestas cuotas de mercado sobre una base agregada. Los Estados Unidos no desglosan los datos por modelos de aeronave o con arreglo a algún otro parámetro.[5227]

7.1741 Las Comunidades Europeas no discuten la exactitud de los datos presentados por los Estados Unidos. Aduce, no obstante, que las alegaciones de los Estados Unidos están "mal organizadas", en lo fundamental por tres razones.[5228] En primer lugar, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han identificado debidamente los productos subvencionados y los productos similares y mercados de productos correspondientes. De modo coherente con su opinión de que no hay un solo producto LCA de Airbus, sino múltiples productos LCA, y en consecuencia múltiples mercados y productos similares Boeing, las Comunidades Europeas sostienen que el análisis de la cuota de mercado necesario para evaluar las alegaciones de desplazamiento y obstaculización formuladas por los Estados Unidos debe realizarse con respecto a cada uno de los mercados de productos separados en los que las familias separadas de LCA de Boeing y Airbus supuestamente

[5225] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.211. De manera análoga, al examinar la significación de la falta de toda referencia al "producto similar" en el contexto específico de alegaciones de contención de la subida de los precios y reducción de los precios en el marco del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, el Grupo Especial a cargo del asunto *Corea - Embarcaciones comerciales* observó que "la determinación de la existencia de desplazamiento u obstaculización {en el marco de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6} entraña un análisis y comparación de los niveles y las tendencias del volumen y la cuota de mercado relativos del producto subvencionado y del producto similar del Miembro reclamante". Informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.555.

[5226] Como es natural, para que la alegación de perjuicio grave formulada por los Estados Unidos pueda aceptarse habría que demostrar que el fenómeno fue efecto de las subvenciones en litigio.

[5227] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 766-770; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 698, cuadro 1.

[5228] *Véase, por ejemplo,* CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1933-1937.

ICC suprimida donde se indica [***]

compiten. En consonancia con esa posición, las Comunidades Europeas presentan una serie distinta de datos sobre la cuota de mercado, medida en términos tanto de pedidos como de entregas.

7.1742 Ya hemos desestimado las premisas fundamentales en que se basan los argumentos de las Comunidades Europeas, al haber concluido que procede analizar los efectos desfavorables sobre la base de que todas las LCA de Airbus constituyen el producto subvencionado en litigio en esta diferencia, y todas las LCA de Boeing el producto similar pertinente.[5229] Los hechos que tenemos ante nosotros no respaldan las claras líneas divisorias que las Comunidades Europeas aducen existen entre modelos y familias de LCA de Boeing y Airbus. Este no es un caso en el que la definición que el reclamante hace del producto subvencionado y el producto similar, y los datos correspondientes a esa definición presentados, amenazan con distorsionar el análisis del desplazamiento y la obstaculización en el mercado que ha de realizarse en virtud del párrafo 3 a) del artículo 6. Por tanto, a la luz de nuestras constataciones sobre el producto subvencionado y el producto similar, realizaremos nuestra evaluación de si los Estados Unidos han demostrado desplazamiento u obstaculización de importaciones de LCA estadounidenses en el mercado de las Comunidades Europeas examinando los datos sobre la cuota de mercado del producto subvencionado y el producto similar definidos por los Estados Unidos, es decir, LCA de Airbus y LCA de Boeing.

7.1743 La segunda objeción que las Comunidades Europeas oponen a la "organización" por los Estados Unidos de sus alegaciones concierne al período de referencia pertinente. Como ya hemos visto antes, las Comunidades Europeas aducen que la información correspondiente al período comprendido entre 2001 y 2003 debe descartarse, ya que a su juicio las perturbaciones de los mercados de LCA como consecuencia de lo sucedido el 11 de septiembre constituyen fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, y en consecuencia no puede haber desplazamiento u obstaculización, en los términos del párrafo 3 a) del artículo 6, a lo largo de ese período. Las Comunidades Europeas, aunque presentan y examinan datos correspondientes al período 2001-2006[5230], aducen que la atención del Grupo Especial debe centrarse en el período 2004 a 2006.[5231]

7.1744 Recordamos que ya hemos desestimado el recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 7 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, y concluido que al evaluar si las subvenciones a Airbus causan un perjuicio grave *actual*, examinaremos toda la información que se nos ha facilitado sin llegar *a priori* a ninguna conclusión sobre el intervalo de tiempo que debe utilizarse.[5232] Esto no significa que consideremos que lo acontecido el 11 de septiembre no afectó a la rama de producción de LCA. A nuestro juicio, es evidente que los sucesos del 11 de septiembre provocaron un grave colapso en la demanda de LCA, con consecuencias perjudiciales para el negocio de LCA tanto de Boeing como de Airbus. Sin embargo, como hemos explicado en otra parte, a nuestro juicio lo acontecido el 11 de septiembre no constituye fuerza mayor en el sentido del párrafo 7 c) del artículo 6.[5233]

7.1745 La tercera razón por la que las Comunidades Europeas se oponen a la manera en que los Estados Unidos han estructurado sus alegaciones se centra en el recurso de los Estados Unidos a los datos sobre entregas, en contraste con la información sobre pedidos, en apoyo de sus alegaciones de desplazamiento u obstaculización.[5234] Según las Comunidades Europeas, la evaluación del

[5229] *Véase* el párrafo 7.1680 *supra*.
[5230] Y en algunos casos, en fechas posteriores, por ejemplo con referencia a datos sobre pedidos del Airbus A340 y el Boeing 777, "entregas previstas en el mercado de las CE" de 2007 a 2010. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2132.
[5231] Las Comunidades Europeas afirman que también debe tenerse en cuenta información posterior, concerniente a 2007 y 2008, cuando se disponga de ella.
[5232] *Véanse* los párrafos 7.1694 y 1.1712 *supra*.
[5233] *Véanse* los párrafos 7.1695-7.1703 *supra*.
[5234] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1403.

ICC suprimida donde se indica [***]

desplazamiento u obstaculización en el mercado debe centrarse en los datos sobre pedidos. Las Comunidades Europeas aducen que centrarse en las entregas no permite evaluar plenamente el perjuicio grave actual causado por las subvenciones, sino que, en el mejor de los casos, pone de relieve la repercusión histórica de las subvenciones. Según las Comunidades Europeas, los datos sobre pedidos proporcionan la imagen más actualizada de la competencia en el mercado de LCA, por lo que deben tenerse en cuenta en cualquier evaluación objetiva de los hechos. Además, las Comunidades Europeas aducen que en las circunstancias particulares de los "grandes bienes de capital, como las LCA, cuyas entregas tienen lugar años después de sus pedidos", los términos "importaciones" y "exportaciones" que figuran los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 deben interpretarse en el sentido que de que incluyen futuras importaciones y exportaciones.[5235]

7.1746 Los Estados Unidos aducen que las alegaciones de desplazamiento u obstaculización en el marco de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC atañen al desplazamiento u obstaculización de las "importaciones" o "exportaciones", términos que, según los Estados Unidos, aluden a las entregas y no a los pedidos.[5236] Los Estados Unidos plantean también problemas fácticos por lo que respecta al uso de datos sobre la cuota de mercado basados en los pedidos, los cuales, afirman, hacen que la información sobre pedidos sea inadecuada como base para un examen del desplazamiento u obstaculización. Entre ellos está el hecho de que si bien la fecha de entrega es fácil de determinar, hay una cierta flexibilidad por lo que respecta a la fecha en que se registra una orden. Además, la base de datos Airclaims (en la que ambas partes se apoyan por lo que respecta a la información relativa a las ventas de LCA) registra los pedidos efectuados por empresas de arrendamiento financiero, que representan un porcentaje no insignificante de las ventas de LCA, sobre la base de la ubicación de esas empresas, mientras que las entregas se registran sobre la base de la ubicación del operador al que la aeronave se arrienda y efectivamente se entrega.[5237] Así pues, un pedido de una empresa de arrendamiento financiero ubicada en los Estados Unidos para entrega a una línea aérea en, por ejemplo, el Reino Unido, se registrará como un pedido de los Estados Unidos, y una entrega al Reino Unido. Por último, los Estados Unidos sostienen que prestar una atención exclusiva a los datos sobre pedidos distorsiona la realidad del mercado, ya que un aumento de la cuota de mercado basado en los pedidos no refleja pérdidas actuales y futuras de cuota de mercado causadas por pedidos hechos en el pasado cuyas entregas están teniendo lugar o que aún no han tenido lugar.[5238]

7.1747 El párrafo 3 del artículo 6 utilizada los términos "importaciones" y "exportaciones" en el contexto de las alegaciones de desplazamiento u obstaculización. Concretamente, el párrafo 3 a) del artículo 6 alude al desplazamiento u obstaculización de las **importaciones** de un producto similar en el territorio del Miembro que concede la subvención, y el párrafo 3 b) del artículo 6 alude al desplazamiento u obstaculización de las **exportaciones** de un producto similar al mercado de un tercer país. Por "*import*" ("importación") se entiende "*something imported or brought in, the amount or value of what is imported; an imported article or commodity*" ("algo importado o introducido, la cuantía o el valor de lo que es importado; un artículo o producto básico importado"), mientras que por "*export*" ("exportación") se entiende "*an article that is exported ... (the amount or value of) exported goods*" ("un artículo que es exportado ... (la cuantía o el valor de) los bienes exportados").[5239] Las Comunidades Europeas aducen que los términos "podrían interpretarse en el sentido de que

[5235] CE, respuesta a la pregunta 132 del Grupo Especial; CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1140.

[5236] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 132 del Grupo Especial; párrafo 432; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 687-693.

[5237] *Véase*, CE - Prueba documental 21.

[5238] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 132 del Grupo Especial, párrafo 430. Australia considera que el Grupo Especial debe tener en cuenta tanto los pedidos como las entregas, ya que ambos pueden indicar el efecto de las subvenciones en la rama de producción y en el mercado sobre la base de las ventas previstas en el futuro y la cuota de mercado. Respuesta de Australia a la pregunta 17 del Grupo Especial.

[5239] *New Shorter Oxford English Dictionary*.

ICC suprimida donde se indica [***]

incluyen pedidos que darán lugar a futuras importaciones y exportaciones, es decir, futuras entregas basadas en órdenes *actuales*".[5240] No estamos de acuerdo en que el sentido corriente de esos términos pueda entenderse de ese modo. Las Comunidades Europeas basan su argumento a ese respecto en el producto específico en litigio en este caso, sugiriendo que los términos "importación" y "exportación" pueden incluir pedidos que darán lugar a futuras entregas en el caso de los grandes bienes de capital cuya entrega tiene lugar años después de haberse efectuado el pedido.

7.1748 El argumento de las Comunidades Europeas sobre esta cuestión no nos convence. A nuestro juicio, no hay en el texto de las disposiciones pertinentes nada que indique que los términos "importación" y "exportación" deben entenderse de manera distinta en el contexto de distintos tipos de productos. Por tanto, convenimos con los Estados Unidos en que el sentido corriente de los términos "importaciones" y "exportaciones" sugiere que la atención debe centrarse en las entregas y no en los pedidos. Las Comunidades Europeas aducen que nuestro deber en virtud de lo dispuesto en el artículo 11 del ESD de realizar una evaluación objetiva del asunto significa que al evaluar las alegaciones de los Estados Unidos en el marco de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 también debemos tener en cuenta los datos sobre pedidos, tratándolos en la práctica como información concerniente a futuras "importaciones" y "exportaciones".[5241] No obstante, nuestro deber de realizar una evaluación objetiva del asunto conlleva una interpretación de las disposiciones pertinentes de los Acuerdos de la OMC abarcados, en este caso los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6. Las Comunidades Europeas no han hecho referencia a nada que en el texto de esas disposiciones, su contexto o su objeto y fin nos convenza de que deben interpretarse con arreglo a lo que mantienen. Por tanto, a efectos de examinar una alegación de desplazamiento u obstaculización en el marco del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, consideramos que del sentido corriente de las palabras "importaciones" y "exportaciones" se sigue que procede centrar la atención en las entregas.

7.1749 Dicho esto, reconocemos que los datos sobre pedidos reflejan la competencia entre Airbus y Boeing por ventas de LCA, es decir, por pedidos para entregas futuras. Además, tanto los pedidos como las entregas son importantes para la situación y la continuidad de las operaciones de los fabricantes de aeronaves. No obstante, aunque Boeing y Airbus sin duda hacen planes para el futuro teniendo en cuenta su actual lista de pedidos, y aunque los agentes en el mercado tendrán en cuenta los flujos futuros de esos pedidos al evaluar a cada empresa, no estamos de acuerdo con la opinión de las Comunidades Europeas de que las entregas sólo tienen interés desde un punto de vista histórico. Un fabricante recibe la mayoría de los ingresos de la venta de una aeronave en el momento de la entrega.[5242] Por tanto, no aceptamos la afirmación de las Comunidades Europeas de que las entregas sólo representan la repercusión histórica de las subvenciones. Si Boeing no recibe un pedido (o recibe un pedido a un precio más bajo) por efecto de las subvenciones, perderá cuota de mercado e ingresos en el momento de la entrega. En consecuencia, aunque el efecto de las subvenciones puede manifestarse en el momento en que no se obtiene un pedido, también puede manifestarse cuando las entregas no tienen lugar, o cuando tienen lugar menos entregas, o las entregas se hacen a precios más bajos, en forma de pérdida de cuota de mercado y efectos sobre los precios. Por consiguiente, aunque estamos de acuerdo en que para que los Estados Unidos puedan justificar sus alegaciones deberá constatarse la existencia de un perjuicio grave, no creemos que esto requiera centrar la atención en los datos sobre los pedidos al evaluar el desplazamiento u obstaculización en el marco de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6.

7.1750 No pretendemos, sin embargo, sugerir que los datos concernientes a los pedidos de LCA son irrelevantes para nuestro análisis en esta diferencia. De la información que tenemos ante nosotros se deduce claramente que, desde la perspectiva de la producción y los resultados financieros, tanto los

[5240] CE, respuesta a la pregunta 132 del Grupo Especial, párrafo 464.
[5241] CE, respuesta a la pregunta 132 del Grupo Especial.
[5242] Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafo 28.

ICC suprimida donde se indica [***]

pedidos como las entregas son importantes para un fabricante de aeronaves. Boeing y Airbus compiten principalmente entre sí para lograr pedidos de nuevas aeronaves, que se entregarán en algún momento en el futuro. Cuando se hace un pedido, los términos y condiciones de la entrega de la aeronave conforme a ese pedido se habrán en gran parte establecido. Las especificaciones de la aeronave, el precio neto, los descuentos, las concesiones no relacionadas con el precio y los arreglos financieros se determinarán cuando se haga el pedido.[5243] Tanto Boeing como Airbus exigen un depósito cuando se hace el pedido, y después pagos anteriores a la entrega, de conformidad con un calendario de pagos anticipados. La cuantía total de los pagos anteriores a la entrega está sujeta a negociación con el comprador. No obstante, los pagos efectuados al hacerse el pedido son por lo general nominales, ya que representan un porcentaje del precio total de la aeronave de que se trate, y no cabe esperar que los pagos anteriores a la entrega superen el 30 o 35 por ciento del precio total.[5244] En general, las LCA no se compran una por una, para entrega inmediata, sino que suelen pedirse en grandes números, con entregas distribuidas a lo largo de un período subsiguiente de a veces varios años. Por tanto, los pedidos representan en cierta medida las entregas futuras. Además, la competencia entre los fabricantes por la venta a un cliente en particular es una competencia por el pedido, y las fechas de entrega se negocian como parte de esa competencia. En consecuencia, la información concerniente a los pedidos será pertinente para considerar la cuestión de la pérdida de ventas, así como para evaluar las alegaciones de los Estados Unidos relativas a los efectos sobre los precios, dado que los precios de las LCA se fijan en gran parte, aunque no del todo, en el momento de hacerse el pedido. Por tanto, tomaremos en consideración la información sobre pedidos en ciertos aspectos de nuestro análisis de las alegaciones de los Estados Unidos al amparo del párrafo 3 c) del artículo 6.

7.1751 Por último, los argumentos de las Comunidades Europeas sugieren que los Estados Unidos, para acreditar sus alegaciones en el marco de los apartados a) y b) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, tienen que demostrar el desplazamiento u obstaculización venta por venta.[5245] Discrepamos. Aunque ese planteamiento puede ser una forma de presentar pruebas de desplazamiento u obstaculización, no vemos en el texto de los apartados a) o b) del párrafo 3 del artículo 6 nada que lo requiera. Un Miembro reclamante tiene que demostrar que las subvenciones tienen por efecto el desplazamiento u obstaculización de importaciones o exportaciones. Sin embargo, no hay en el texto de esas disposiciones nada que determine la forma de las pruebas que han de utilizarse para demostrar ese efecto. Un planteamiento basado en la cuota de mercado es compatible con anteriores informes de solución de diferencias.[5246]

7.1752 Los datos sobre entregas de LCA en el mercado de las Comunidades Europeas presentados por los Estados Unidos se reproducen en los siguientes cuadros:

[5243] Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafo 27.

[5244] Declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19. El Sr. Muddle proporciona información que indica que normalmente el desembolso cuando se hace un pedido representa un 5 por ciento del precio de catálogo para Airbus y un 1 por ciento del precio de catálogo para Boeing. Los pagos totales antes de la entrega representan el 30 por ciento del precio de catálogo para Airbus y el 30-35 por ciento del precio de catálogo para Boeing, en función de la aeronave pedida. Como observa el Sr. Muddle en su declaración, esos pagos son negociados entre el transportista y el fabricante.

[5245] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1984 y nota 1994, párrafos 1990-1994, 2045.

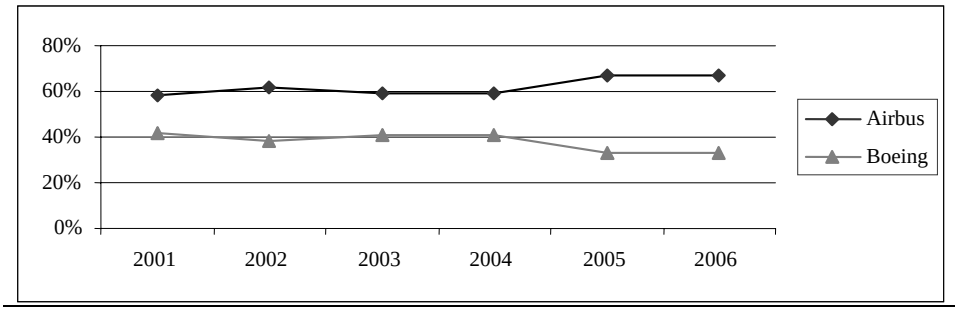
[5246] *Véase* el informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.211; y el informe del Grupo Especial, *Corea - Embarcaciones comerciales*, párrafo 7.555.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 18 - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas)[5247]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006		
Airbus	58%	62%	59%	59%	67%	**67%**		
Boeing	42%		38%	41%		41%	33%	**33%**

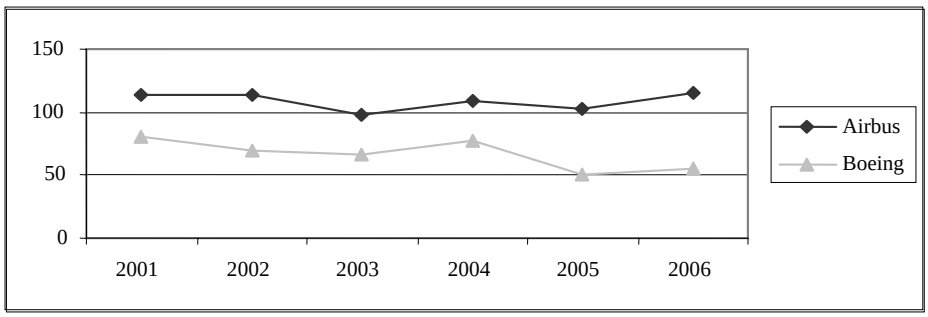
Gráfico 1 Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas)



Cuadro 19 - Cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas[5248]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	114	114	98	109	103	116
Boeing	81	69	67	77	50	56
Total	195	183	165	186	153	172

Gráfico 2 Cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas



7.1753 Del cuadro 18 se deduce claramente que la cuota de Airbus en el mercado de las Comunidades Europeas aumentó 9 puntos porcentuales en el período 2001 a 2006. En 2001, la participación de Boeing en el mercado de LCA de las Comunidades Europeas, medida por la cantidad de LCA entregadas, fue del 42 por ciento; cayó al 38 por ciento en 2002, aumentó al 41 por ciento en 2003 y 2004, y cayó al 33 por ciento en 2005 y 2006. La participación de Airbus en el mercado de LCA de las Comunidades Europeas fue del 58 por ciento en 2001, aumentó al 62 por ciento en 2002, para disminuir al 59 por ciento en 2003 y 2004 y aumentar de nuevo en 2005 y 2006, hasta el 67 por ciento.

[5247] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 767.
[5248] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 767.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1754 Las cifras relativas a la cuota de mercado reflejan el número de LCA entregadas que se muestra en el cuadro 19. Esa información indica que Boeing entregó 81 LCA en el mercado de las Comunidades Europeas en 2001. Sus entregas disminuyeron después a 69 LCA en 2002, y de nuevo, a 67, en 2003, para aumentar en 2004 a 77 LCA, y después caer acusadamente hasta 50 en 2005, y aumentar a 56 en 2006. Airbus, por otro lado, entregó 114 LCA en el mercado de las Comunidades Europeas en 2001 y 2002, y aunque sus entregas disminuyeron en 2003, 2004 y 2005, fueron en cada uno de esos años superiores a las entregas de Boeing, y en 2006 aumentaron hasta 116 LCA. Por tanto, en términos de cantidad de LCA entregadas en el mercado de las Comunidades Europeas, el volumen de ventas de Boeing en las Comunidades Europeas ha disminuido. El cuadro 19 también demuestra que hubo una disminución general del número total de entregas de LCA en las Comunidades Europeas de 2001 a 2003, un aumento en 2004, y una nueva disminución en 2005. Aunque las entregas aumentaron de nuevo en 2006, fueron inferiores en un 12 por ciento a las de 2001. Las entregas de LCA de Boeing a lo largo de ese período disminuyeron más que las entregas de LCA de Airbus, y la disminución de las entregas de Boeing no guarda proporción con la disminución de las entregas globales.

7.1755 Las Comunidades Europeas no discuten los datos presentados por los Estados Unidos. Antes bien, y en consonancia con su opinión de que hay múltiples productos de Airbus subvencionados y productos de Boeing similares, presentaron datos distintos sobre entregas (y pedidos) de LCA en el mercado de las Comunidades Europeas con respecto a tres supuestos mercados de productos, a saber, el mercado de LCA de pasillo único (que comprende las familias Boeing 737NG y Airbus A320)[5249]; el mercado de LCA de 200-300 asientos (que comprende las familias Boeing 767 y 787 y Airbus A330)[5250]; y el mercado de LCA de 300-400 asientos (que comprende las familias Boeing 777 y Airbus A340).[5251] Habida cuenta de que hemos rechazado la premisa en que se basa la forma en que las Comunidades Europeas presentan estos datos, y de que procedemos sobre la base de que los Estados Unidos tienen derecho a formular sus argumentos con respecto a las LCA de Airbus como un solo producto subvencionado, la información sobre entregas facilitada por las Comunidades Europeas tiene poco o ningún valor probatorio para solventar la cuestión del desplazamiento que tenemos ante nosotros.

7.1756 Además, tras examinar los datos presentados por las Comunidades Europeas, estimamos que ofrecen una imagen inexacta e incompleta de las entregas de LCA en el mercado de las Comunidades Europeas entre 2001 y 2006. Esto se debe a varias razones. En primer lugar, las Comunidades Europeas no cuentan entregas del Boeing 747, que hemos concluido es uno de los productos similares a las LCA de Airbus subvencionadas. La información de la base de datos Airclaims en que se apoyan las Comunidades Europeas demuestran que durante el período pertinente había 23 Boeing 747 de propiedad de líneas aéreas de las Comunidades Europeas y entregadas a éstas.[5252] En segundo lugar, las Comunidades Europeas no han incluido las entregas del modelo Boeing 757 en el mercado de las Comunidades Europeas, a pesar de que aparentemente incluyen esas LCA al presentar información sobre entregas en el mercado de "pasillo único" en terceros países.[5253] Las Comunidades Europeas no han explicado por qué optaron por incluir ventas de esas aeronaves por Boeing en los datos

[5249] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1985-1989.
[5250] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2043-2046.
[5251] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2128-2134.
[5252] CE - Prueba documental 21, páginas 304-307.
[5253] *Véase* CE, Primera comunicación escrita, nota 1962, donde, con respecto a los mercados de terceros países, las Comunidades Europeas afirman lo siguiente: "A efectos de calcular la cuota de mercado, el mercado de pasillo único incluye las familias Boeing 737 Classic, 737NG, 717, MD-90, 757 y Airbus A320." Los datos relativos a los mercados de terceros países presentados por las Comunidades Europeas se examinan en la siguiente subsección de este informe. Parece que durante este período no hubo entregas de LCA 717 y MD-90 en el mercado de las Comunidades Europeas, aunque esto se basa en nuestro examen de la Prueba documental 21 presentada por las Comunidades Europeas, y las propias CE no lo han explicado.

ICC suprimida donde se indica [***]

presentados con respecto a las entregas en terceros países pero no con respecto a las entregas en el mercado de las Comunidades Europeas. Una vez más, la información de Airclaims en que se apoyan las Comunidades Europeas indica que seis Boeing 757 eran propiedad de aerolíneas de las Comunidades Europeas y se les habían entregado entre 2001 y 2006.[5254] En tercer lugar, las Comunidades Europeas, al presentar la información sobre entregas, tratan los casos en que una empresa de arrendamiento no ubicada en las Comunidades Europeas posee una LCA que se entregó a una línea aérea que opera en las Comunidades Europeas como una entrega al país de la empresa de arrendamiento, y no como una entrega al país de la línea aérea operadora, es decir, que esas entregas no se contaron como entregas en el mercado de las Comunidades Europeas.[5255] Estimamos que esto no es un planteamiento adecuado para contar las entregas de LCA en mercados nacionales específicos. A nuestro entender, las nuevas LCA de propiedad de una empresa de arrendamiento son entregadas directamente a la línea aérea operadora que arrienda la LCA, no a la propia empresa de arrendamiento, y en consecuencia, a nuestro juicio, pueden considerarse debidamente como entregas en el país en el que esa línea aérea opera.[5256] Según la información que figura en la base de datos Airclaims, donde se identifica el "país operador" por lo que respecta a las entregas de LCA adquiridas por empresas de arrendamiento, seis Boeing 747 y cuatro Boeing 757 eran de propiedad de empresas de arrendamiento y se habían entregado a líneas aéreas que operaban en las Comunidades Europeas entre 2001 y 2006.[5257] Una verificación puntual de la información que figura en CE - Prueba documental 21 indica que hubo entregas similares de aeronaves Boeing 737NG, 767 y 777 de propiedad de empresas de arrendamiento a líneas aéreas que operaban en las Comunidades Europeas durante ese período. Por todas estas razones, consideramos que los datos sobre entregas de LCA en el mercado de las Comunidades Europeas presentados por las Comunidades Europeas no son precisos ni fiables a efectos de evaluar las alegaciones de desplazamiento y obstaculización formuladas por los Estados Unidos al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1757 No obstante, y a pesar de las deficiencias que hemos identificado, observamos que la información sobre entregas de LCA presentada por las Comunidades Europeas, una vez agregada, ofrece una imagen similar a la que muestran los datos presentados por los Estados Unidos. En los siguientes cuadros y gráficos hemos agregado los datos de las Comunidades Europeas.

Cuadro 20 - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas) (datos de las Comunidades Europeas)[5258]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	64%	63%	63%	62%	69%	66%
Boeing	36%	37%	37%	38%	31%	34%

[5254] CE - Prueba documental 21, páginas 321-323.

[5255] CE, Primera comunicación escrita, notas 2056 (mercado de 200-300 asientos) y 2168 (mercado de 300-400 asientos). Las Comunidades Europeas no explican cómo han tratado las entregas a empresas de arrendamiento en el mercado de 100-200 asientos.

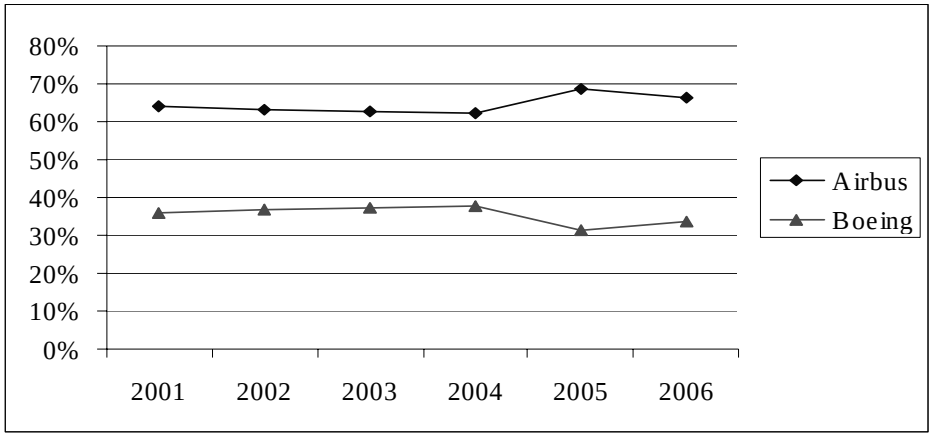
[5256] *Véase* el párrafo 7.1747 *supra*. Observamos que las Comunidades Europeas afirman, en otro contexto, que Airbus no sabe cuando se entregará una LCA adquirida por una empresa de arrendamiento en una operación especulativa. CE, Segunda declaración oral confidencial, párrafo 165. Sin embargo, como la intención no es un elemento que deba tenerse en cuenta al evaluar el desplazamiento u obstaculización, no vemos en qué modo afectaría a nuestro análisis el que Airbus supiera o no, en el momento en el que se efectúa el pedido, dónde se entregará la LCA que vende.

[5257] CE - Prueba documental 21, páginas 304-307 y 321-323.

[5258] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1985-1989, 2043-2046 y 2128-2134.

ICC suprimida donde se indica [***]

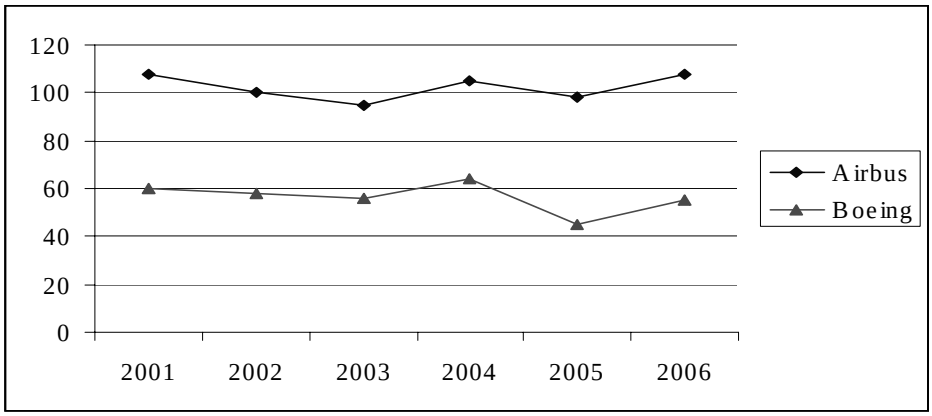
Gráfico 3 Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas) (datos de las Comunidades Europeas)



Cuadro 21. Cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas (datos de las Comunidades Europeas)[5259]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	108	100	95	105	98	108
Boeing	60	58	56	64	45	55
Total	168	158	151	169	143	163

Gráfico 4 Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas en las Comunidades Europeas) (datos de las Comunidades Europeas)



7.1758 En consecuencia, sobre la base de los datos presentados por los Estados Unidos es evidente que la participación de Boeing en las entregas de LCA en el mercado de las Comunidades Europeas disminuyó a lo largo del período, mientras que la participación de Airbus en ese mercado aumentó. A pesar de los diferentes valores reflejados, los datos presentados por las Comunidades Europeas, una vez agregados, respaldan la misma conclusión, si bien, como ya hemos explicado, no son una base fiable para nuestra evaluación. Dado que en el mercado Airbus era el único competidor, se sigue que

[5259] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1985-1989, 2043-2046 y 2128-2134.

ICC suprimida donde se indica [***]

las pruebas que hemos recibido demuestran que las importaciones de LCA estadounidenses en el mercado de las Comunidades Europeas fueron desplazadas por LCA de Airbus a lo largo del período pertinente. En la sección e) *infra* analizamos si el desplazamiento que hemos observado es un efecto de las subvenciones específicas para LCA que hemos constatado se otorgaron a Airbus.

c) Supuesto desplazamiento u obstaculización de las exportaciones al mercado de un tercer país

7.1759 El párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC dispone lo siguiente:

> "Puede haber perjuicio grave, en el sentido del apartado c) del artículo 5, en cualquier caso en que se den una o varias de las siguientes circunstancias:
>
> ***
>
> b) que la subvención tenga por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de un producto similar de otro Miembro al mercado de un tercer país";

7.1760 Aunque el párrafo 3 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC concierne al desplazamiento u obstaculización de las importaciones del Miembro reclamante en el mercado del Miembro que concede la subvención, el párrafo 3 b) del artículo 6 concierne al desplazamiento u obstaculización de las exportaciones de un Miembro al mercado o mercados de terceros países. La manera en que están redactadas las dos disposiciones, que obligan a considerar los efectos en las importaciones, en el párrafo 3 a), y en las exportaciones, en el párrafo 3 b), carece a nuestro juicio de importancia; las importaciones de un producto similar de otro Miembro son, por definición, también exportaciones de un producto similar de otro Miembro. Consideramos, por tanto, que las dos disposiciones abordan el mismo fenómeno, sólo que en distintos mercados. Por tanto, las conclusiones sobre el sentido del desplazamiento y la obstaculización que hemos expuesto más arriba, y su análisis sobre la base de la cuota de mercado en términos de entregas de LCA, en el contexto de una alegación al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6, son igualmente aplicables a nuestro examen de la alegación formulada por los Estados Unidos al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6.

7.1761 Hay, no obstante, un elemento adicional que se ha de tener en cuenta en el contexto de una alegación al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6. El párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC dispone lo siguiente:

> "A los efectos de las disposiciones del párrafo 3 b), se entenderá que hay desplazamiento u obstaculización de las exportaciones en todos los casos en que, a reserva de las disposiciones del párrafo 7, se haya demostrado que se ha producido una variación de las cuotas de mercado relativas desfavorable al producto similar no subvencionado (durante un período apropiadamente representativo, suficiente para demostrar tendencias claras en la evolución del mercado del producto afectado, que en circunstancias normales será por lo menos de un año). La expresión 'variación de las cuotas de mercado relativas' abarcará cualquiera de las siguientes situaciones: *a)* que haya un aumento de la cuota de mercado del producto subvencionado; *b)* que la cuota de mercado del producto subvencionado permanezca constante en circunstancias en que, de no existir la subvención, hubiera descendido; *c)* que la cuota de mercado del producto subvencionado descienda, pero a un ritmo inferior al del descenso que se habría producido de no existir la subvención."

7.1762 Las Comunidades Europeas aducen que la expresión "producto similar no subvencionado", tal como se utiliza en el párrafo 4 del artículo 6, debe entenderse como "un producto similar no subvencionado del Miembro reclamante que plantea una alegación de perjuicio grave al amparo del

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC".[5260] Las Comunidades Europeas mantienen, en consecuencia, que el desplazamiento u obstaculización de las exportaciones a un mercado de un tercer país **sólo** puede demostrarse, a los efectos del párrafo 3 b) del artículo 6, si el Miembro reclamante no proporciona una subvención, en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, al producto similar exportado. Las Comunidades Europeas aducen que recae sobre el Miembro reclamante la obligación de demostrar que su producto o productos similares no se benefician de subvenciones, y añaden que en este caso los Estados Unidos no lo han demostrado.[5261] De hecho, las Comunidades Europeas alegan que en realidad las LCA fabricadas por Boeing se benefician de subvenciones, y presentan información que a su entender lo demuestra.[5262]

7.1763 Los Estados Unidos sostienen que debe entenderse que la expresión "producto similar no subvencionado" requiere una comparación de la cuota de mercado del producto que se beneficia de las subvenciones de que se trate (es decir, el producto del Miembro que concede la subvención) con la cuota de mercado del producto similar que no se beneficia de **esa/esas** subvención o subvenciones.[5263] Aducen que esa interpretación es coherente con el texto del párrafo 3 del artículo 6, que no sugiere ninguna preocupación por subvenciones distintas de las que están siendo impugnadas, y que alude al producto similar sin matizar si dicho producto está o no subvencionado. Además, los Estados Unidos afirman que, tal como aparentemente las Comunidades Europeas interpretan la expresión "no subvencionado", si el producto del Miembro reclamante se beneficiara de "subvenciones indirectas,

---

[5260] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1104. Las Comunidades Europeas presentan el mismo argumento por lo que respecta al párrafo 5 del artículo 6, que se examina con más detalle en los párrafos 7.1798-7.1800 *infra*.

[5261] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas respondieron lo siguiente:

"Las Comunidades Europeas consideran que puede considerarse que el producto similar competidor del Miembro reclamante 'no está subvencionado' si dicho Miembro demuestra que el producto similar no se beneficia de subvenciones específicas. A la inversa, si el producto similar se beneficia de subvenciones específicas, un Miembro reclamante no puede satisfacer su obligación de establecer que su producto similar 'no está subvencionado'."

CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafo 262.

[5262] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1110-1136. Las Comunidades Europeas observan que el supuesto otorgamiento de subvenciones a LCA de Boeing es objeto de una diferencia separada incoada por las Comunidades Europeas, *Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, DS353. Además de las subvenciones impugnadas por primera vez en aquella diferencia, las Comunidades Europeas afirman que antes del final de 2006 Boeing había recibido decenas de millones de dólares mediante la aplicación a las LCA de las exenciones y exclusiones fiscales para las empresas de ventas en el extranjero ("EVE") y los ingresos extraterritoriales ("ETI"). En procedimientos de solución de diferencias en la OMC se ha constatado que esos dos programas constituyen subvenciones a la exportación prohibidas. Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - EVE*, párrafo 8.1 a); informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE*, párrafos 177 a), 178; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*"), WT/DS108/RW, adoptado el 29 de enero de 2002, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS108/AB/RW, párrafos 9.1 a), 9.1 b), 9.1 e); informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE)*, párrafos 256 a), 256 b), 256 f), 257; informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Segundo recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*"), WT/DS108/RW2, adoptado el 14 de marzo de 2006, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS108/AB/RW2, párrafo 8.1; informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Segundo recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Estados Unidos - EVE (párrafo 5 del artículo 21 - CE II)*"), WT/DS108/AB/RW2, adoptado el 14 de marzo de 2006, párrafo 100 b). Los Estados Unidos han derogado ambas medidas. CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1116.

[5263] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 191; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

no específicas, *de minimis*, como en el caso de las medidas de educación pública o sanidad pública", ese Miembro no podría presentar una alegación al amparo del párrafo 3 b) o el párrafo 3 c) del artículo 6 "por muy directa, concreta e ingente que una subvención que causa efectos desfavorables pudiera ser" porque no tiene un producto similar no subvencionado.[5264] Según los Estados Unidos, esto privaría totalmente de contenido a la Parte III del Acuerdo SMC, y no puede ser la interpretación correcta del texto.[5265]

7.1764 Las Comunidades Europeas sostienen que la interpretación del párrafo 4 del artículo 6 propugnada por los Estados Unidos combina las expresiones "producto similar no subvencionado" y "producto similar del Miembro reclamante", y en consecuencia priva de sentido a la expresión "no subvencionado".[5266] Aducen, además, que su interpretación sólo requiere que el Miembro reclamante demuestre que su producto similar competidor no se está beneficiando de subvenciones específicas.[5267] No obstante, las Comunidades Europeas sí aceptan que su opinión excluiría una constatación de subvaloración de precios y obstaculización y desplazamiento en los mercados de terceros países si el producto similar se beneficia de "cualquier subvención específica, por pequeña que sea".[5268] En opinión de las Comunidades Europeas, el objeto y fin del párrafo 4 del artículo 6 sólo pueden alcanzarse mediante una evaluación "no contaminada", y no mediante una comparación entre un producto subvencionado y un producto similar subvencionado.[5269]

7.1765 Los argumentos de los Estados Unidos concernientes al sentido de la expresión "no subvencionado", tal como se utiliza en el párrafo 4 del artículo 6, no nos convencen totalmente. Aunque es cierto que la expresión "producto similar" se utiliza en el párrafo 3 del artículo 6, incluido el párrafo 3 b) del artículo 6, sin el matiz "no subvencionado", esto no nos hace pensar que el uso de la expresión "no subvencionado" en el párrafo 4 del artículo 6 alude simplemente a un producto similar que no se beneficia de la subvención que es objeto de la diferencia. De hecho, el uso de distintos términos nos lleva a pensar que la expresión "producto similar no subvencionado" puede muy bien tener un sentido específico en el párrafo 4 del artículo 6. Si la finalidad del párrafo 4 del artículo 6 sólo fuera diferenciar el producto similar del producto que se beneficia de la subvención impugnada, no vemos razón alguna para haber incluido la expresión "no subvencionado" en dicho párrafo; parece de por sí evidente que la subvención impugnada no beneficiará al producto similar del Miembro reclamante. Por tanto, consideramos que el párrafo 4 del artículo 6 puede perfectamente requerir que un Miembro reclamante demuestre, en las circunstancias que contempla esa disposición, que su producto similar, cuyas exportaciones han sido supuestamente desplazadas u obstaculizadas en mercados de terceros países, no está subvencionado.

7.1766 Esto, no obstante, plantea una cuestión adicional: si el párrafo 4 del artículo 6 es el instrumento necesario o exclusivo para demostrar el desplazamiento u obstaculización de exportaciones al mercado de un tercer país en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6, o si, por el contrario, el desplazamiento y la obstaculización pueden demostrarse, en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6, sin referencia al párrafo 4 del artículo 6. Los Estados Unidos aducen que el párrafo 4 del artículo 6, si bien dispone que "hay" desplazamiento u obstaculización en las condiciones de mercado a las que en él se aluden, brindando así "más orientación" para la aplicación del párrafo 3 b) del artículo 6, no establece los únicos medios por los que puede demostrarse la existencia de perjuicio

[5264] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 192.
[5265] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 192.
[5266] CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafo 257.
[5267] CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafos 259-265.
[5268] CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafo 263.
[5269] CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafos 267 y 268.

ICC suprimida donde se indica [***]

grave en forma de desplazamiento u obstaculización en el mercado de un tercer país.[5270] No obstante, según las Comunidades Europeas, el párrafo 4 del artículo 6 describe la única base sobre la que en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6 puede demostrarse el desplazamiento u obstaculización en el mercado de un tercer país.[5271] En opinión de las Comunidades Europeas, el sentido de la expresión producto similar en el párrafo 3 b) del artículo 6, así como en el párrafo 3 c) de dicho artículo, no puede entenderse sin referencia a los párrafos 4 y 5 del artículo 6, que a su juicio aclaran que el "producto similar" no debe beneficiarse de ninguna subvención específica.

7.1767 El Grupo Especial que entendió en el asunto *Indonesia - Automóviles* examinó el sentido del párrafo 4 del artículo 6. Ese Grupo Especial analizó alegaciones al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6 y estudió si el análisis contemplado por el párrafo 4 del artículo 6 era aplicable a una alegación al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6. Constató que el análisis en virtud del párrafo 4 del artículo 6 no era aplicable a esas alegaciones, concluyendo que:

> "Estamos de acuerdo con Indonesia en que el párrafo 4 del artículo 6 no es pertinente en el presente caso. El texto de esta disposición no es nada ambiguo y la referencia específica al párrafo 3 b) induce a suponer firmemente que el tipo de análisis del párrafo 4 no es adecuado en el caso de reclamaciones amparadas en el párrafo 3 a), todos ellos del artículo 6. Los reclamantes no han aducido nada en el contexto de la disposición o el objeto o finalidad del Acuerdo SMC que permita llegar a una conclusión diferente."[5272]

El Grupo Especial que examinó ese asunto también observó que la cuestión era significativa para las partes y la resolución de las alegaciones formuladas en aquel caso, porque el párrafo 4 del artículo 6 establecía, en determinadas circunstancias, un criterio para demostrar el desplazamiento y la obstaculización menos estricto que el establecido en el párrafo 3 a) del artículo 6, y afirmó lo siguiente:

> "Si el tipo de análisis establecido en el párrafo 4 del artículo 6 es adecuado en el presente caso, los reclamantes podrían aducir la pretensión de desplazamiento u obstaculización demostrando simplemente que la cuota de mercado de un producto subvencionado ha aumentado a lo largo de un plazo adecuadamente representativo. Si, por el contrario, el tipo de análisis establecido en el párrafo 4 del artículo 6 no es adecuado en el presente caso, los reclamantes tendrán que demostrar que "la subvención tiene por efecto" desplazar u obstaculizar las importaciones en Indonesia, es decir, que han perdido ventas en concepto de exportación a Indonesia que de no ser así habrían realizado, y que esas exportaciones se perdieron como consecuencia de las subvenciones proporcionadas con arreglo al Programa de Automóviles Nacionales".[5273]

[5270] Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafo 224.

[5271] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1102: "El párrafo 4 del artículo 6 matiza seguidamente el párrafo 3 b) del artículo 6 estableciendo la manera y los medios por los que pueden afirmarse las alegaciones de desplazamiento u obstaculización en mercados de terceros países." Como se indica con más detalle *infra*, las Comunidades Europeas adoptan una posición similar por lo que respecta a las alegaciones de subvaloración de precios formuladas al amparo del párrafo 3 c) del artículo 6 y las disposiciones del párrafo 5 del artículo 6. *Ibid.*, párrafo 1107: "al igual que ocurre con el párrafo 4 del artículo 6 y las alegaciones del desplazamiento u obstaculización en mercados de terceros países, en el párrafo 5 del artículo 6 se describe en su totalidad el universo en el que debe demostrarse un análisis de subvaloración de precios".

[5272] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.210.

[5273] Informe del Grupo Especial, *Indonesia - Automóviles*, párrafo 14.209.

ICC suprimida donde se indica [***]

El Grupo Especial encargado del asunto *Indonesia - Automóviles* concluyó, por tanto, que el párrafo 4 del artículo 6, si bien no era pertinente por lo que respecta a una alegación al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6, establecía que en determinadas circunstancias un examen de la cuota de mercado comparativa bastará por sí solo para demostrar que "*la subvención tiene por efecto*" el desplazamiento u obstaculización de exportaciones. Estamos de acuerdo con esa interpretación del párrafo 4 del artículo 6. A nuestro juicio, el párrafo 4 del artículo 6 describe una situación concreta, en la que el producto similar del Miembro reclamante no está subvencionado, situación en la cual una demostración de que la cuota de mercado del producto subvencionado objeto de la reclamación ha aumentado basta para la acreditación *prima facie* de desplazamiento u obstaculización en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6.

7.1768 En este caso, en contraste con el asunto *Indonesia - Automóviles*, no se plantea si el párrafo 4 del artículo 6 es o no pertinente. No obstante, los Estados Unidos, aunque han hecho una alegación al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6, al que se hace referencia en el párrafo 4 del artículo 6, no pretenden invocar la norma especial establecida en el párrafo 4 del artículo 6, y simplemente afirman que han demostrado que el desplazamiento u obstaculización de sus exportaciones a mercados de terceros países es efecto de las subvenciones en litigio.

7.1769 Nuestra interpretación del párrafo 4 del artículo 6 nos lleva a concluir que si se satisfacen las circunstancias enunciadas en dicho artículo ya no es necesaria una nueva evaluación de si los cambios en la cuota de mercado son "efecto de la subvención". Esas circunstancias incluyen que las exportaciones supuestamente desplazadas u obstaculizadas no estén ellas mismas subvencionadas. Sin embargo, no vemos en el texto del párrafo 4 del artículo 6, ni en su contexto o su objeto y fin, nada que pudiera sugerir que el análisis en él establecido constituye el único medio de demostrar el desplazamiento u obstaculización de exportaciones a los efectos del párrafo 3 b) del artículo 6. Como observan los Estados Unidos, el párrafo 4 del artículo 6 dispone que, a los efectos del párrafo 3 b) del artículo 6, "se entenderá que hay" desplazamiento u obstaculización en las circunstancias específicas que en él se detallan.[5274] A nuestro juicio, el uso de las palabras "se entenderá que hay" indica que puede haber otras circunstancias, no establecidas en el párrafo 4 del artículo 6, en las que un Miembro podría demostrar el desplazamiento u obstaculización a los efectos del párrafo 3 b) del artículo 6. Entendemos que el párrafo 4 del artículo 6, en lugar de limitar las circunstancias en las que puede satisfacerse lo dispuesto en el párrafo 3 b) del artículo 6, simplemente brinda orientación adicional para la aplicación de esa disposición en determinadas circunstancias específicas. Por tanto, a nuestro juicio, el párrafo 4 del artículo 6 establece una serie específica de circunstancias en las que se constatará desplazamiento u obstaculización de exportaciones -cuando el producto del Miembro reclamante no está subvencionado y ha habido un cambio en la cuota de mercado relativa en desventaja de ese producto- sin consideraciones adicionales sobre si ese cambio es efecto de las subvenciones.

7.1770 Estimamos que la interpretación contraria sugerida por las Comunidades Europeas -que el párrafo 4 del artículo 6 es la única base para una constatación de desplazamiento u obstaculización a los efectos del párrafo 3 b) del artículo 6- llevaría al resultado absurdo que el Acuerdo SMC **sólo** establece una medida correctiva del desplazamiento u obstaculización de exportaciones en mercados de terceros países en los casos en que se ha demostrado que el producto del Miembro reclamante está subvencionado -en la práctica, una especie de prescripción de "manos limpias" de los Miembros reclamantes como requisito previo para formular una alegación al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6-. Aparte de que no hay en el texto fundamento alguno para esa prescripción, ésta, desde una perspectiva práctica, complicaría enormemente el trabajo de los grupos especiales que examinan alegaciones al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6. No sólo tendrían que considerar si las medidas impugnadas objeto de la diferencia constituyen subvenciones, sino también si el Miembro que

[5274] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

impugna esas medidas proporciona él mismo alguna subvención al producto similar exportado. Además, aunque las Comunidades Europeas declaran que sólo afirman que el producto similar del Miembro reclamante no debe beneficiarse de subvenciones **específicas**[5275], no hay en la expresión "producto similar no subvencionado" nada que sugiera tal limitación. Por tanto, aceptar la interpretación de las Comunidades Europeas dejaría abierta la posibilidad de que un Miembro reclamante pudiera verse impedido de presentar una alegación al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6 (y el párrafo 3 c) del artículo 6) porque su producto similar se beneficia de subvenciones que no están comprendidas en la definición del artículo 1 del Acuerdo SMC. No podemos imaginar sobre qué base podría un grupo especial emprender un examen de esa cuestión. Simplemente, no podemos aceptar que del mero uso de la expresión "producto similar no subvencionado" en el párrafo 4 del artículo 6 pueda derivarse tanto. En consecuencia, rechazamos la opinión de las Comunidades Europeas de que el párrafo 4 del artículo 6 constituye la única base para una constatación de desplazamiento u obstaculización en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1771 Observamos que, si bien nuestra interpretación del texto del párrafo 3 b) y el párrafo 4 del artículo 6 no genera ambigüedad alguna, y en consecuencia no obliga a recurrir a medios de interpretación complementarios, un examen de los antecedentes de la redacción de las disposiciones respalda nuestra opinión. El párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC deriva del párrafo 2 del artículo 6 del Proyecto Cartland de 18 de mayo de 1990 (Cartland I). El párrafo 2 del artículo 6 del Proyecto Cartland I enuncia, en los apartados a) a d), inclusive, que corresponden a los apartados a) a d), inclusive, del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, cuatro situaciones en las que "puede haber" perjuicio grave:

> "Puede surgir perjuicio grave en cualquier caso en que se den una o varias de las siguientes situaciones:
>
> a) la subvención tiene por efecto desplazar o impedir las importaciones del producto similar en el mercado del país que concede la subvención;
>
> b) la subvención tiene por efecto desplazar del mercado de un tercer país las exportaciones del producto similar de otro signatario;
>
> c) los productos subvencionados dan lugar a fijación de unos precios considerablemente inferiores al precio del producto similar de otro signatario en el mismo mercado, y ello produce contención de la subida de los precios, reducción de éstos o pérdida de ventas;
>
> d) la parte del mercado de un producto específico correspondiente al país que otorga la subvención ha aumentado en comparación con la parte que le correspondía durante el período anterior de [X años] y ese aumento resulta de una tendencia constante durante el período en que se han concedido las subvenciones."

El Proyecto Cartland I contenía a continuación tres artículos que ofrecían orientación adicional en relación con los apartados a) a c), inclusive. El párrafo 4 del artículo 6 del Proyecto Cartland I disponía lo siguiente:

> "Para los fines de lo dispuesto en el párrafo 2 a), se entenderá que también se impiden o desplazan las importaciones en los casos en que se haya concedido o aumentado en medida considerable una subvención a un producto directamente competidor con el

[5275] CE, respuesta a la pregunta 202 del Grupo Especial, párrafo 262.

ICC suprimida donde se indica [***]

> producto para el cual se había otorgado una subvención u otra ventaja en el marco del GATT."

El párrafo 5 del artículo 6 del Proyecto Cartland I disponía lo siguiente:

> "Para los fines de lo dispuesto en el párrafo 2 b), se considerará también desplazamiento de las exportaciones todo caso en el que, en ausencia de las circunstancias enumeradas en el párrafo 8 *infra*, se haya producido una modificación de las partes de mercado relativas en desventaja del producto no subvencionado (en el plazo de un año o más)."[5276]

Por último, el párrafo 6 del artículo 6 del Proyecto Cartland I disponía lo siguiente:

> "Para los fines de lo dispuesto en el párrafo 2 c), la fijación de precios inferiores o la contención de la subida de los precios o la reducción de éstos habrán de demostrarse mediante comparaciones de los precios del producto subvencionado con los precios de los productos similares no subvencionados que se hayan suministrado al mismo mercado. No obstante, si no fuera posible realizar esa comparación directa, la existencia de fijación de precios inferiores o de contención de la subida de los precios podrá demostrarse sobre la base de valores unitarios de las exportaciones."

Estas disposiciones, con excepción del párrafo 4 del artículo 6 del Proyecto Cartland I, se mantuvieron en posteriores proyectos del Acuerdo SMC. Los párrafos 5 y 6 del artículo 6 del Cartland I son en lo fundamental iguales que los párrafos 4 y 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC; el párrafo 4 del artículo 6 de Cartland I no tiene parangón en el Acuerdo SMC tal como se adoptó. A nuestro entender, tanto el párrafo 4 como el párrafo 5 del artículo 6 de Cartland I delimitaban situaciones fácticas específicas en las que se constataría la existencia de perjuicio grave sin que fuera necesario establecer una relación causal entre los fenómenos observados y las subvenciones. En consecuencia, cuando el producto del Miembro reclamante no está subvencionado, el párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC establece una obligación menos estricta para demostrar la existencia de perjuicio grave. Estimamos que esa interpretación encaja con la estructura global del artículo 6 tal como se negoció y adoptó originalmente, con distintas obligaciones probatorias para establecer el perjuicio grave, que abarcan desde lo que "se considerará" perjuicio grave en el caso de determinadas subvenciones con arreglo al párrafo 1 del artículo 6 hasta un criterio, aplicable a Miembros reclamantes con "manos limpias", es decir, con un producto competidor no subvencionado, menos estricto que el requisito de demostrar que los efectos de desplazamiento u obstaculización en el mercado se deben a las subvenciones.

7.1772 Pasamos ahora a examinar los datos y argumentos presentados por las partes sobre la cuestión de si las exportaciones de los Estados Unidos han sido desplazadas u obstaculizadas de mercados de terceros países.

i) Información sobre la cuota de mercado en mercados de terceros países específicos

7.1773 En apoyo de su alegación de que las LCA de Airbus desplazaron u obstaculizaron exportaciones de LCA de Boeing a mercados de terceros países, los Estados Unidos han presentado pruebas similares a las presentadas, en el marco del párrafo 3 a) del artículo 6, en apoyo de su alegación de desplazamiento u obstaculización en el mercado de las Comunidades Europeas. Así

[5276] En el párrafo 8 del artículo 6 del Proyecto Cartland I se establecían las "circunstancias necesarias para rebatir la existencia de desplazamiento en el sentido" del párrafo 5 del artículo 6, que en gran medida se reflejan en el párrafo 7 del artículo 6 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida donde se indica [***]

pues, los Estados Unidos presentan información concerniente al número de entregas de LCA a clientes en Australia desde 2001 hasta 2005[5277], en China desde 2001 hasta 2006[5278], así como información agregada sobre el número de entregas a todos los clientes de fuera de los Estados Unidos y de las Comunidades Europeas desde 2001 hasta 2006.[5279] También proporcionan información sobre el supuesto aumento de la cuota de mercado de Airbus entre 2001 y 2005 en Singapur, Corea, el Brasil, el Territorio Aduanero distinto de Taiwán, Penghu, Kinmen y Matsu ("el Taipei Chino"), México y la India, sin aportar datos cuantitativos específicos.[5280] Los Estados Unidos afirman también que la información correspondiente a 2006 demuestra que la cuota de mercado de Boeing había aumentado ese año en algunos de esos países, y disminuido en otros; sostienen que en ningún caso la cuota de mercado de Boeing volvió a los niveles de 2001.[5281] Aducen que Airbus aumentó mucho su cuota de mercado en terceros países en 2003 y 2004, y que ha mantenido en su mayor parte su ventaja en esos mercados crecientes.[5282] Los Estados Unidos presentan también información sobre el número de pedidos de LCA por clientes de la India en el período 2001-2005.[5283]

7.1774 Las Comunidades Europeas no discuten la exactitud de la información presentada por los Estados Unidos. Antes bien, se defienden de la alegación formulada por los Estados Unidos al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6 apoyándose en los mismos argumentos concernientes al producto subvencionado y el producto similar, el período de referencia adecuado y el uso de datos sobre los pedidos en lugar de las entregas, como hicieron con respecto a la alegación formulada por los Estados Unidos al amparo del párrafo 3 a) del artículo 6. Una vez más, las Comunidades Europeas presentan sus propios datos, en los que figuran las entregas (y los pedidos) para distintas categorías de LCA en mercados de terceros países específicos. Así, las Comunidades Europeas presentan datos relativos a las entregas de LCA de "pasillo único" (que comprenden la familia A320 y las familias Boeing 737 Classic y NG y Boeing 717 y 757, así como el MD-90) a clientes en Australia, el Brasil, China, el Taipei Chino, la India, Corea, México y Singapur[5284]; entregas de LCA de 200-300 asientos (que comprenden las familias Airbus A300, A310, A330 y A350 y las familias de LCA de Boeing 767 y 787) a clientes en Australia, el Brasil, China, el Taipei Chino, la India, Corea y México[5285], y entregas de LCA de 300-400 asientos (que comprenden las familias de LCA Airbus A340 y Boeing 777 y MD-11) a clientes en China, el Taipei Chino, la India, Corea y Singapur.[5286]

7.1775 Tras presentar datos desglosados por tipo de aeronave y país específico, las Comunidades Europeas aducen que incluso cuando la cuota de mercado de los pedidos o las entregas de Airbus aumentó en el período 2001 a 2006, por ejemplo con respecto al A320 en algunos mercados de terceros países, no hay fundamento alguno para una constatación de desplazamiento u

[5277] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 773, cuadro 12.
[5278] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 703, cuadro 3.
[5279] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 772, cuadros 9 y 10; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 701, cuadro 2.
[5280] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 773.
[5281] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 703. Los Estados Unidos no proporcionaron a este respecto detalles cuantitativos, ni especificaron en qué países se produjeron aumentos y en cuáles disminuciones.
[5282] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 705.
[5283] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 774, cuadro 13.
[5284] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1951 y 1952, 1954 y 1955, 1957 y 1958, 1961 y 1962, 1963, 1965 y 1966, 1968 y 1969, y 1971 y 1972. *Véase* la nota 1962, que contiene la lista de los modelos que las Comunidades Europeas han incluido en el mercado de "pasillo único" en el contexto de los mercados de terceros países, que difiere de la lista que incluyeron en el mercado de "pasillo único" en el contexto del mercado de las Comunidades Europeas. *Véase* el párrafo 7.1756 *supra*.
[5285] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2028.
[5286] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2118 y 2119.

ICC suprimida donde se indica [***]

obstaculización, porque el número muy limitado de pedidos y entregas o la naturaleza muy esporádica de esos pedidos o entregas hacen muy difícil sacar alguna conclusión sobre las tendencias en la cuota de mercado.[5287] Las Comunidades Europeas sugieren que el Grupo Especial no puede sacar conclusiones sobre las tendencias en la cuota de mercado, y que en consecuencia no debe formular constataciones en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6.[5288] Afirman, además, que en algunos de esos mercados de terceros países la cuota de Boeing en las entregas de LCA de pasillo único ha aumentado.[5289] Basándose en los datos que presentan, las Comunidades Europeas aducen que en el período 2001 a 2006 no puede discernirse un cambio claro en favor de Airbus en la cuota de mercado en mercados de terceros países específicos.[5290]

7.1776 Los Estados Unidos aducen que si el Grupo Especial conviniera con las Comunidades Europeas en que no hay datos suficientes para examinar ninguno de los mercados de terceros países específicos identificados por los Estados Unidos, la solución no consiste, como sugieren las Comunidades Europeas, en no formular constatación alguna. Antes bien, los Estados Unidos observan que ambas partes reconocen que el mercado de LCA es un mercado mundial, y en consecuencia sugieren que el Grupo Especial examine si la subvención tiene por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de LCA de Boeing al mercado mundial o a los mercados de todos los terceros países considerados en su conjunto.[5291] E n apoyo de esta posición, los Estados Unidos aluden al preámbulo del párrafo 3 del artículo 6, que dispone que "puede haber perjuicio grave ... en cualquier caso en que" se den uno o varios de los efectos en el mercado enumerados, pero no excluye una constatación de existencia de perjuicio grave también en otras situaciones.[5292] Las Comunidades Europeas aducen que el Grupo Especial, aunque examinara los datos sobre entregas correspondientes a todos los mercados de terceros países agregándolos sobre la base del tipo de aeronave, no podría determinar ninguna tendencia clara para el período 2004 a 2007, ya que muchos de esos mercados sólo tienen unos pocos clientes, y la respectiva demanda es característica de cada uno de ellos.[5293]

7.1777 Recordamos que ya hemos examinado y rechazado los argumentos de las Comunidades Europeas relativos al producto subvencionado y el producto similar adecuados, el período de referencia, y el uso de datos sobre pedidos en lugar de entregas para evaluar alegaciones de desplazamiento u obstaculización.[5294] En consecuencia, comenzamos nuestra evaluación de la alegación formulada por los Estados Unidos al amparo del párrafo 3 c) del artículo 6 centrándonos en la información que éstos han presentado con respecto a mercados de terceros países específicos.

7.1778 Los Estados Unidos presentaron inicialmente datos anuales sobre entregas de LCA de Airbus y Boeing a Australia y China en el período 2001 a 2005, y actualizaron la información sobre China para incluir datos correspondientes a 2006. Presentaron además información que mostraba aumentos en la cuota de mercado de Airbus en Singapur, Corea, el Brasil, el Taipei Chino, México y la India desde 2001 hasta 2005, sin cuantificarlos.[5295] En consonancia, entendemos, con su alegación de amenaza de perjuicio grave en forma de probabilidad de futuro desplazamiento en el mercado de la

[5287] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1975.
[5288] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1975, 2029, 2033.
[5289] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1974 y 1975.
[5290] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1933-1998, 2024-2053, 2113-2135.
[5291] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 174 y 175; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 704.
[5292] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 175. Los Estados Unidos hacen hincapié en que sólo formulan este argumento con carácter subsidiario, en el caso de que el Grupo Especial aceptara la posición de las Comunidades Europeas.
[5293] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1146.
[5294] *Véanse* los párrafos 7.1680 y 7.1748 *supra*.
[5295] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 773.

ICC suprimida donde se indica [***]

India, los Estados Unidos también presentaron datos sobre *pedidos* para el mercado de la India en el período 2001 a 2005.[5296]

7.1779 Las Comunidades Europeas presentaron información sobre entregas de LCA en los mismos mercados a lo largo del período 2001 a 2006, pero en forma desagregada, en consonancia con su opinión de que hay múltiples productos Airbus subvencionados y productos Boeing similares. Los datos relativos a las entregas a terceros países presentados por las Comunidades Europeas ponen de manifiesto las mismas preocupaciones que la información que presentaron sobre entregas al mercado de las Comunidades Europeas en cuanto a la no inclusión de entregas del Boeing 747 y el trato dado a las aeronaves de propiedad de empresas de arrendamiento financiero y entregadas a líneas aéreas que operan en mercados de terceros países específicos, un planteamiento que ya hemos rechazado *supra*.[5297] En consecuencia, por las razones antes expuestas, consideramos que los datos sobre entregas de LCA a mercados de terceros países presentados por las Comunidades Europeas no son exactos ni fiables para evaluar las alegaciones de desplazamiento y obstaculización formuladas por los Estados Unidos al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC. No obstante, en el análisis que figura a continuación examinamos los datos presentados por las Comunidades Europeas con respecto a los mercados de terceros países sobre los cuales los Estados Unidos proporcionaron datos cuantitativos.

Australia

7.1780 Un examen de los datos correspondientes al período 2001 a 2005 presentados por los Estados Unidos demuestra que la participación de Boeing en el mercado de LCA de Australia disminuyó durante ese período, mientras que la de Airbus casi se duplicó. En 2001, la participación de Boeing en el mercado de Australia, en volumen, era del 78 por ciento; aumentó al 88 por ciento en 2002, después disminuyó al 63 por ciento en 2003, y al 50 por ciento en 2004, para aumentar hasta el 60 por ciento en 2005. La participación de Airbus en el mercado de LCA de Australia, por otro lado, era del 22 por ciento en 2001, disminuyó al 12 por ciento en 2002, aumentó al 37 por ciento en 2003 y al 50 por ciento en 2004, y después disminuyó al 40 por ciento en 2005. Globalmente, la participación de Airbus en el mercado de LCA de Australia aumentó 18 puntos porcentuales de 2001 a 2005, mientras que la participación de Boeing en el mercado disminuyó en la misma cantidad.

Cuadro 22 - Australia - Número de LCA entregadas[5298]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Airbus	2	4	11	12	6
Boeing	7	30	19	12	9
Total	9	34	30	24	15

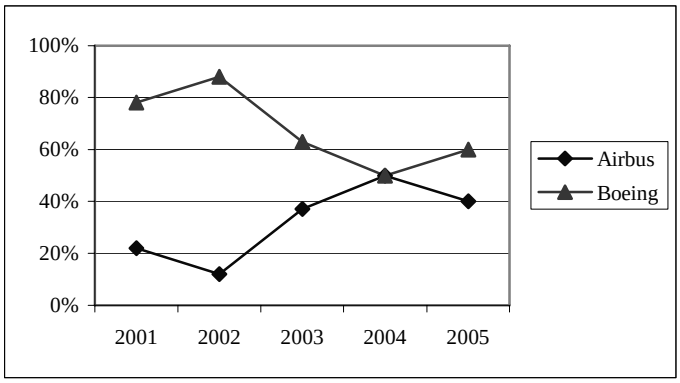
[5296] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 773 y 774; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 704.

[5297] *Véase* el párrafo 7.1756 *supra*. *Véase* CE, Primera comunicación escrita, notas 1962 (las Comunidades Europeas contaron los Boeing 757 y MD-90 al calcular la cuota de mercado en el mercado de pasillo único para terceros países); 1964, 1974, 1980, 2048 y 2155 (donde se explica la manera en que las Comunidades Europeas tratan las entregas de LCA de propiedad de empresas de arrendamiento).

[5298] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, cuadro 12, párrafo 773.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 5 Australia - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas)[5299]



Estados Unidos	Airbus	Boeing
2001	**22%**	**78%**
2002	12%	88%
2003	37%	63%
2004	50%	50%
2005	**40%**	**60%**

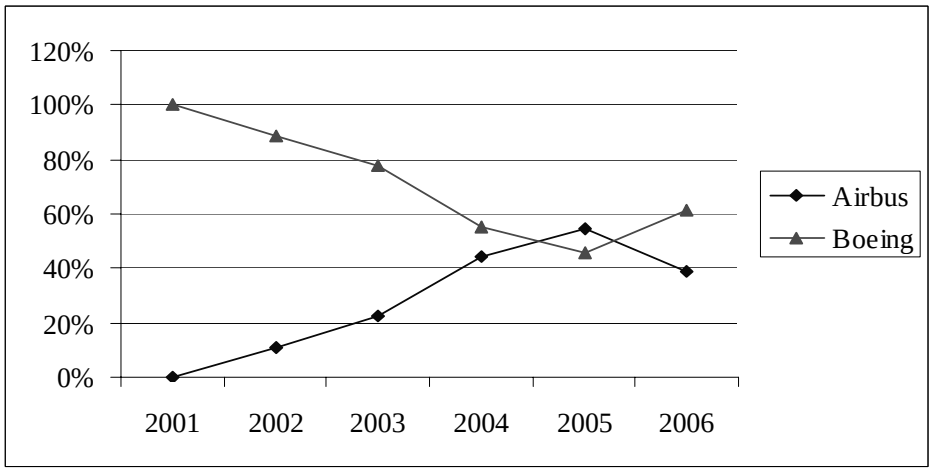
Una pauta similar aparece cuando agregamos y examinamos los datos presentados por las Comunidades Europeas, los cuales, recordamos, no consideramos exactos ni fiables.

Cuadro 23 - Australia - Número de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5300]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0	2	4	8	12	7
Boeing	1	16	14	10	10	11
Total	1	18	18	18	22	18

Gráfico 6 Australia - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0%	11%	22%	44%	55%	39%
Boeing	100%	89%	78%	56%	45%	61%



[5299] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, cuadro 12, párrafo 773.
[5300] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1952, 2032, y 2119 y 2120.

ICC suprimida donde se indica [***]

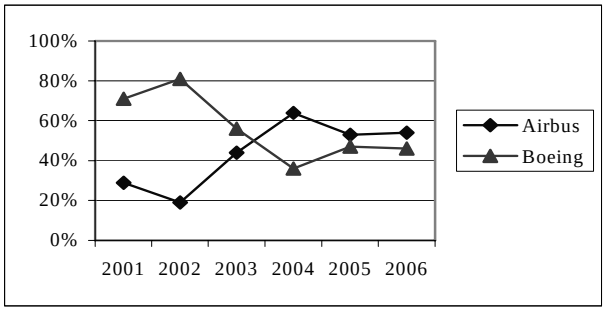
China

7.1781 Un examen de los datos presentados por los Estados Unidos para el período 2001 a 2006 revela que la participación de Airbus en el mercado chino aumentó sustancialmente durante ese período. En 2001, la participación de Boeing en el mercado chino, en volumen, era del 71 por ciento, aumentó al 81 por ciento en 2002, disminuyó al 56 por ciento en 2003, y de nuevo al 36 por ciento en 2004, antes de aumentar al 47 por ciento en 2005, y después disminuir al 46 por ciento en 2006. La participación de Airbus en el mercado chino de LCA era del 29 por ciento en 2001, disminuyó al 19 por ciento en 2002, aumentó al 44 por ciento en 2003 y al 64 por ciento en 2004, disminuyó al 53 por ciento en 2005 y aumentó al 54 por ciento en 2006. Por tanto, la participación de Airbus en el mercado chino de LCA aumentó 25 puntos porcentuales de 2001 a 2005, mientras que la participación de Boeing en ese mercado disminuyó en la misma cantidad.

Cuadro 24 - China - Cantidad de LCA entregadas[5301]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	9	7	22	35	56	76
Boeing	22	31	28	20	50	66
Total	31	38	50	55	106	142

Gráfico 7 China - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas)[5302]



Estados Unidos	**Airbus**	**Boeing**
2001	**29%**	**71%**
2002	19%	81%
2003	44%	56%
2004	64%	36%
2005	53%	47%
2006	**54%**	**46%**

Una vez más, las mismas tendencias son en lo fundamental visibles cuanto examinamos, en su conjunto, los datos presentados por las Comunidades Europeas en forma agregada, los cuales, recordamos, no consideramos exactos ni fiables.

Cuadro 25 - China - Cantidad de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5303]

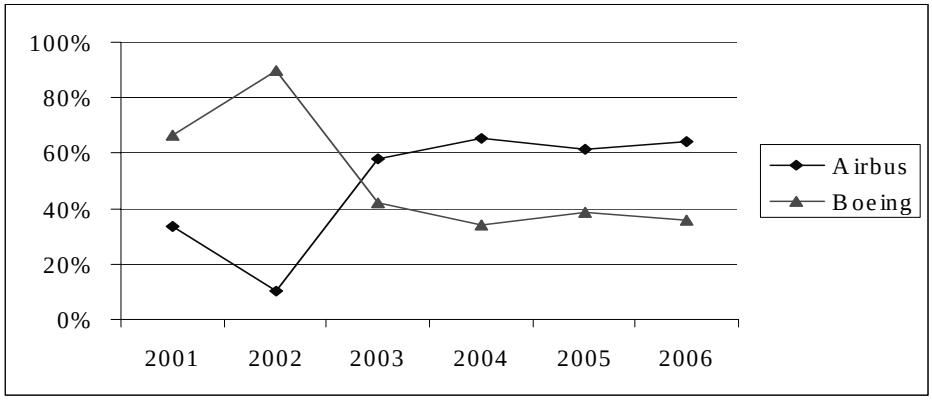
	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	5	2	18	21	45	43
Boeing	10	18	13	11	28	24
Total	15	20	31	33	73	64

[5301] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, cuadro 3, párrafo 703.
[5302] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, cuadro 3, párrafo 703.
[5303] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1958, 2032 y, 2119 y 2120.

ICC suprimida donde se indica [***]

**Gráfico 8 China - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas)
(datos de las Comunidades Europeas)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	33%	10%	58%	66%	62%	64%
Boeing	67%	90%	42%	34%	38%	36%



India

7.1782 Los Estados Unidos no presentan datos sobre el número de LCA entregadas al mercado de la India, pero sí afirman que la participación de Airbus en ese mercado, en términos de entregas, aumentó del 0 en 2001 al 76 por ciento en 2005. Las Comunidades Europeas sí presentaron datos sobre entregas al mercado de la India, que igualmente revelan un aumento de la cuota de mercado de Airbus, y que exponemos a continuación, aunque recordamos que a nuestro juicio no son exactos ni fiables.

Cuadro 26 - India - Cantidad de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5304]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	0	0	0	0	4	17
Boeing	4	4	2	0	0	12
Total	4	4	2	0	4	29

Cuadro 27 - India - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	0%	0%	0%	ninguna entrega	100%	59%
Boeing	100%	100%	100%	ninguna entrega	0%	41%

[5304] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1962.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1783 Los Estados Unidos presentaron también información concerniente a pedidos de clientes de la India, y adujeron que nuevos y grandes pedidos amenazan un mayor desplazamiento de las exportaciones de Boeing durante años.[5305] Como hemos indicado más arriba, no creemos que los datos sobre pedidos constituyan pruebas convincentes de desplazamiento u obstaculización actual, que a nuestro juicio es más apropiado basar en una consideración de las entregas reales, que reflejan importaciones y exportaciones reales. Pese a ello, los pedidos son un indicador de probables entregas en el futuro, si bien imperfecto[5306], y en consecuencia examinamos la información presentada como una indicación de amenaza de futuro desplazamiento u obstaculización de las exportaciones al mercado de la India. En ese sentido, aunque los Estados Unidos no han presentado extensos argumentos sobre esta cuestión, recordamos que efectivamente presentaron una alegación de amenaza de perjuicio grave al amparo del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, y pidieron que se formularan constataciones a ese respecto.[5307]

7.1784 Los datos sobre pedidos correspondientes al período 2001 a 2005 presentados por los Estados Unidos demuestran que Airbus obtuvo la mayoría de los pedidos de LCA en el mercado de la India durante ese período. En 2000 y 2001 no hubo pedidos de LCA por clientes de la India. Así como Boeing obtuvo el 100 por ciento de los pedidos en el mercado de la India en 2003, Airbus obtuvo el 100 por ciento en 2004. En 2005, la participación de Airbus en los pedidos en el mercado de la India disminuyó al 70 por ciento, mientras que la participación de Boeing aumentó al 30 por ciento. No obstante, el número real de LCA representado por esos pedidos proporciona una imagen muy distinta de la que ofrecen los porcentajes. El 100 por ciento de pedidos de Boeing en 2003 representa una LCA, mientras que el 100 por ciento de Airbus en 2004 representa dos LCA. Sin embargo, en 2005 hubo 225 pedidos de LCA de Airbus, en comparación con 98 pedidos de LCA de Boeing, lo que representa un incremento ingente en el mercado de la India. Esto indica que, como esas LCA se entregan a lo largo de los años siguientes, es probable que Airbus tenga en el mercado de la India una participación significativamente mayor que Boeing. Aunque en el futuro Boeing pueda obtener nuevos pedidos, e incluso obtener más pedidos de LCA que Airbus, lo probable es que esas LCA se entreguen incluso más tarde que las LCA ya pedidas, y en consecuencia que en el futuro más inmediato haya más entregas de LCA de Airbus que de LCA de Boeing en el mercado de la India.

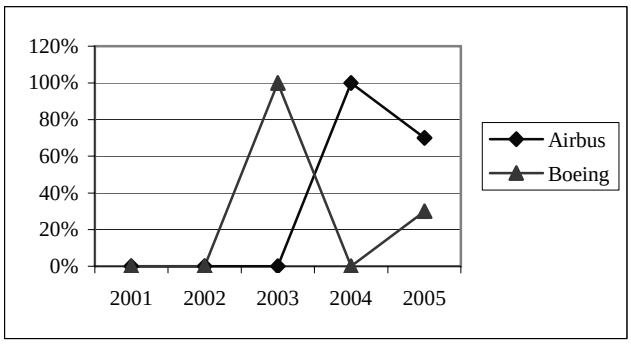
Cuadro 28 - India - Cantidad de LCA pedidas[5308]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Airbus	0	0	0	2	225
Boeing	0	0	1	0	98
Total	0	0	1	2	323

[5305] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 774.
[5306] *Véase* el párrafo 7.1724 *supra*.
[5307] WT/DS316/2, página 4 (solicitud de establecimiento de un grupo especial); Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 842(2) (solicitud de constataciones).
[5308] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, cuadro 13, párrafo 774.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 9 India - Cuota de mercado. Información basada en pedidos[5309]



Estados Unidos	Airbus	Boeing
2001	**0%**	**0%**
2002	0%	0%
2003	0%	100%
2004	100%	0%
2005	**70%**	**30%**

Una pauta similar se observa cuando examinamos los datos sobre pedidos presentados por las Comunidades Europeas en forma agregada, los cuales, recordamos, no son, a nuestro juicio, exactos ni fiables.

Cuadro 29 - India - Cantidad de LCA pedidas (datos de las Comunidades Europeas)[5310]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0	0	0	2	216	52
Boeing	0	0	1	0	66	30
Total	0	0	1	2	282	82

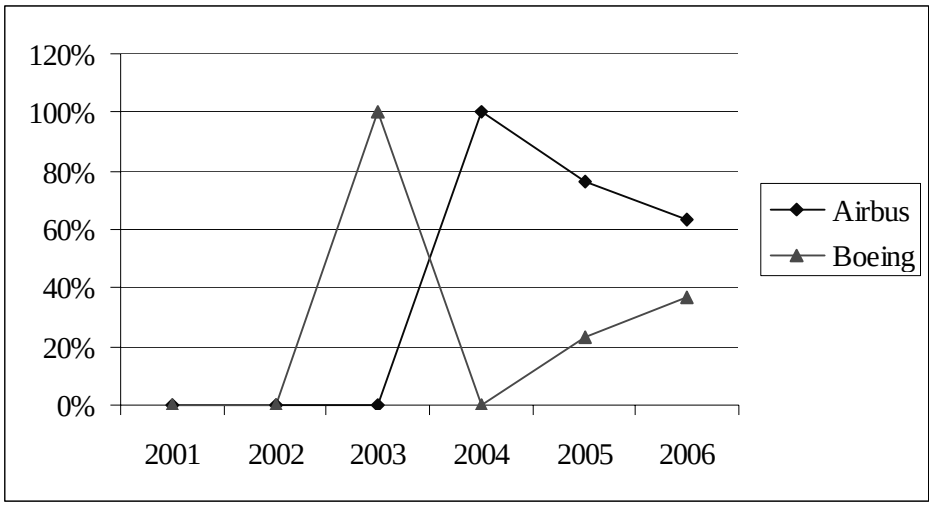
Cuadro 30 - India - Cuota de mercado (cantidad de LCA pedidas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	Ningún pedido	Ningún pedido	0%	100%	77%	63%
Boeing	Ningún pedido	Ningún pedido	100%	0%	23%	37%

[5309] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, cuadro 13, párrafo 774.
[5310] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1962, 2028 y 2118.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 10 India - Información sobre la cuota de mercado basada en pedidos (datos de las Comunidades Europeas)



Otros mercados de terceros países específicos

7.1785 Los Estados Unidos también afirmaron que de 2001 a 2005 la cuota de mercado de las LCA de Airbus entregadas aumentó del 11 al 73 por ciento en Singapur, del 17 al 44 por ciento en Corea, del 50 al 86 por ciento en el Brasil, del 38 al 56 por ciento en el Taipei Chino, y del 29 al 50 por ciento en México.[5311] En su Segunda comunicación escrita, los Estados Unidos observaron, sin aportar detalles específicos, que "si bien la cuota de mercado de Boeing aumentó en 2005-2006 en algunos de {los países enumerados} y disminuyó en otros, en ningún caso recuperó los niveles de 2001".[5312]

7.1786 Las Comunidades Europeas sí presentaron datos sobre el número de LCA entregadas en esos otros mercados de terceros países. Recordamos que hemos concluido que los datos de las Comunidades Europeas sobre entregas a Australia, China y la India no son exactos ni fiables.[5313] Especialmente en el caso de esos otros mercados de terceros países, y habida cuenta del pequeño número de entregas involucrado, los efectos del método utilizado en las cuentas de las Comunidades Europeas pueden muy bien ser significativos. Como consecuencia de ello, la información sobre entregas en esos mercados presentada por las Comunidades Europeas es, en nuestra opinión, incluso

[5311] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 773, a continuación del cuadro 12(B).
[5312] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 703.
[5313] *Véase* el párrafo 7.1756 *supra*. Al contar las entregas a otros mercados de terceros países, las Comunidades Europeas aplicaron en sus cuentas los mismos principios en que se basó nuestra conclusión. Recordamos que las Comunidades Europeas no cuentan las entregas del Boeing 747, pero han incluido las entregas del modelo Boeing 757 en el mercado de "pasillo único" en terceros países. CE, Primera comunicación escrita, nota 1962 ("A efectos de calcular la cuota de mercado, el mercado de pasillo único incluye las familias Boeing 737 Classic, 737NG, 717, MD-90, 757 y Airbus A320"). Recordamos asimismo que rechazamos el planteamiento de las Comunidades Europeas en virtud del cual las entregas de LCA de propiedad de empresas de arrendamiento se tratan como entregas al país de esas empresas, y no al país de la línea aérea que utiliza esa LCA (*véase* el párrafo 7.1756 *supra*) que las Comunidades Europeas aplicaron al contar las entregas a mercados de terceros países. CE, Primera comunicación escrita, notas 2047 y 2155. En este caso concreto no hemos examinado exhaustivamente los datos para determinar la medida en que los principios aplicados en las cuentas de las Comunidades Europeas afectan a los datos que han presentado, por considerar evidente que la metodología de las Comunidades Europeas sesga el número de entregas en una forma que respalda nuestra opinión de que la información no es exacta ni fiable.

ICC suprimida donde se indica [***]

menos exacta o fiable que la presentada por las Comunidades Europeas sobre entregas a Australia, China y la India. Por consiguiente, dudamos incluso si procede examinar la información, y consideramos imposible sacar alguna conclusión concerniente a las tendencias en las entregas. Pese a ello, hemos agregado la información presentada por las Comunidades Europeas, con los resultados que figuran a continuación.

Cuadro 31 - Brasil - Cantidad de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5314]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	9	14	0	0	2	5
Boeing	0	0	0	0	1	11
Total	9	14	0	0	3	16

Cuadro 32 - Brasil - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	100%	100%	ninguna entrega	ninguna entrega	67%	31%
Boeing	0	0	ninguna entrega	ninguna entrega	33%	69%

Cuadro 33 - Taipei Chino - Cantidad de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5315]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	5	0	1	3	7	4
Boeing	0	0	0	0	2	2
Total	5	0	1	3	9	6

Cuadro 34 - Taipei Chino - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	100%	ninguna entrega	100%	100%	78%	67%
Boeing	0	ninguna entrega	0	0	22%	33%

[5314] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1954, 2028. Las Comunidades Europeas no comunicaron entregas en el mercado de 300-400 asientos.

[5315] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1961, 2028, 2119.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 35 - Corea - Cantidad de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5316]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	3	3	3	3	4	4
Boeing	6	9	5	5	4	3
Total	9	12	8	8	8	7

Cuadro 36 - Corea - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	33%	25%	38%	38%	50%	57%
Boeing	67%	75%	62%	62%	50%	43%

Cuadro 37 - México - Cantidad de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5317]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0	0	0	0	0	2
Boeing	3	0	5	6	6	9
Total	3	0	5	6	6	11

Cuadro 38 - México - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	0	ninguna entrega	0	0	0	18%
Boeing	100%	ninguna entrega	100%	100%	100%	82%

Cuadro 39 - Singapur - Cantidad de LCA entregadas (datos de las Comunidades Europeas)[5318]

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	2	1	5	4	2	6
Boeing	12	12	9	4	3	6
Total	14	13	14	8	5	12

[5316] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1965, 2028. Las Comunidades Europeas no comunicaron entregas en el mercado de 300-400 asientos.

[5317] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1968, 2028. Las Comunidades Europeas no comunicaron entregas en el mercado de 300-400 asientos.

[5318] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1971, 2119. Las Comunidades Europeas no comunicaron entregas en el mercado de 200-300 asientos.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 40 - Singapur - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) (datos de las Comunidades Europeas)

	2001	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Airbus	14%	8%	36%	50%	40%	50%
Boeing	86%	92%	64%	50%	60%	50%

7.1787 Observamos que las Comunidades Europeas aducen que la alegación de desplazamiento u obstaculización de las exportaciones en el mercado de LCA de 300-400 asientos en China, el Taipei Chino, Corea y Singapur formulada por los Estados Unidos "está en el límite de lo surrealista", y afirman que las entregas de esas LCA en esos mercados se basan en pedidos por los que Airbus no tuvo competencia, o en pedidos de empresas de arrendamiento que posteriormente decidieron arrendar las aeronaves a líneas aéreas que operaban en esos mercados. Según las Comunidades Europeas, "no puede, por tanto, acusarse a las Comunidades Europeas de desplazar u obstaculizar a Boeing en esos mercados de terceros países".[5319] No está claro en qué medida, si en alguna lo fuera, las Comunidades Europeas consideran que ese argumento es aplicable a otras categorías de LCA u otros mercados de terceros países. Observamos, no obstante, que en otra parte hemos rechazado la opinión de las Comunidades Europeas sobre si un fabricante "compite" por una venta dada.[5320] Además, no estamos de acuerdo en que no pueda considerarse que una aeronave Airbus arrendada a una línea aérea que opera en un mercado dado desplaza u obstaculiza exportaciones de Boeing a ese mercado simplemente porque el arrendamiento es de fecha posterior al pedido de la empresa de arrendamiento a Airbus. El que Airbus supiera o quisiera que una aeronave en particular vendida a una empresa de arrendamiento se arrendara a una empresa en particular que operaba en un país en particular es simplemente irrelevante; a nuestro juicio, lo que hay que determinar a efectos de evaluar el desplazamiento u obstaculización es el país al que Airbus realmente entregó la aeronave, que es el país de la línea aérea operadora.

ii) Información sobre la cuota de mercado en mercados de terceros países considerada en su conjunto

7.1788 Aunque los Estados Unidos adujeron que el Grupo Especial podía, y si fuera necesario debía, examinar información relativa a todos los mercados de terceros países, es decir, evaluar el desplazamiento de las exportaciones de los Estados Unidos en todos los mercados distintos de los de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas[5321], en este caso no consideramos necesario hacerlo, ya que estimamos que la información de que disponemos es suficiente para sacar conclusiones concernientes al desplazamiento u obstaculización en el mercado de un tercer país por lo que respecta a algunos mercados de terceros países específicos.

7.1789 En cualquier caso, tenemos serias dudas sobre si un análisis de todos los mercados de terceros países en su conjunto siempre sería admisible en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6. El párrafo 3 b) del artículo 6 alude a si una subvención tiene por efecto desplazar u obstaculizar

[5319] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2120 y nota 2157.
[5320] *Véase* el párrafo 7.1722 *supra*.
[5321] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 772; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 705. El Brasil está de acuerdo con los Estados Unidos en que si los datos sobre las exportaciones a determinados mercados de terceros países son insuficientes el Grupo Especial puede realizar un análisis del desplazamiento u obstaculización en el marco del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC basándose en la agregación de todos los mercados de terceros países. Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 60, donde se hace referencia al informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 427.

ICC suprimida donde se indica [***]

exportaciones "al mercado de un tercer país", no "a todos los mercados de terceros países" o "al mercado mundial con excepción del Miembro reclamante y el que concede la subvención". Sin embargo, en este caso no estamos obligados a resolver esa cuestión, y no abordaremos las afirmaciones y pruebas de los Estados Unidos concernientes a los mercados de terceros países en su conjunto.

iii) Conclusión

7.1790 Sobre la base de la información presentada por los Estados Unidos, cuya exactitud las Comunidades Europeas no discuten, es evidente que en algunos mercados de terceros países específicos la cuota de mercado de Airbus aumentó de manera significativa en el período 2001 a 2005, y que incluso en 2006 siguió siendo mayor que la cuota de mercado de Boeing, y que Airbus obtuvo en el mercado de la India un número de pedidos significativamente mayor que Boeing. Como el único competidor de Boeing en los mercados pertinentes en el período que estamos examinando era Airbus, de ello se sigue que las pruebas demuestran que las exportaciones de LCA de Boeing fueron desplazadas de los mercados de Australia y China por ventas de LCA de Airbus en el período que examinamos, y que hay probabilidad de un futuro desplazamiento de LCA de Boeing del mercado de la India.

7.1791 La situación es menos convincente por lo que respecta a los mercados del Brasil, el Taipei Chino, Corea, México y Singapur, en los que las ventas fueron esporádicas y los volúmenes relativamente pequeños, lo que hace más difícil identificar cualesquiera tendencias.[5322] Pese a ello, como Airbus era el único competidor de Boeing en esos mercados en el período que estamos examinando, es evidente que cualquier cuota de mercado lograda por Airbus lo fue a expensas de Boeing. Por tanto, consideramos que las pruebas demuestran que también en el período que hemos examinado las exportaciones estadounidenses de LCA fueron desplazadas de esos mercados por ventas de LCA de Airbus.

7.1792 En la sección e) *infra* examinaremos si el desplazamiento que hemos observado en los mercados de terceros países en cuestión es efecto de las subvenciones específicas que hemos constatado se otorgaron a Airbus con respecto a las LCA.

d) Supuestos efectos sobre los precios

7.1793 El párrafo 3 c) del artículo 6 dispone lo siguiente:

> "Puede haber perjuicio grave, en el sentido del apartado c) del artículo 5, en cualquier caso en que se den una o varias de las siguientes circunstancias:
>
> ****
>
> c) que la subvención tenga por efecto una significativa subvaloración de precios del producto subvencionado en comparación con el precio de un producto similar de otro Miembro en el mismo mercado, o tenga un efecto significativo de contención de la subida de los precios, reducción de los precios o pérdida de ventas en el mismo mercado."

[5322] Observamos a ese respecto que el párrafo 3 b) del artículo 6 no contiene ningún requisito de que el desplazamiento u obstaculización de las exportaciones al mercado de un tercer país alcance algún nivel o grado en particular.

ICC suprimida donde se indica [***]

Los Estados Unidos aducen que cada uno de esos fenómenos, a saber, la subvaloración de precios, la contención de la subida de los precios, la reducción de los precios y la pérdida de ventas, pueden demostrarse, en el marco de alegaciones individuales y separadas, sobre la base de los elementos de hecho que el Grupo Especial tiene ante sí.

7.1794 Antes de abordar individualmente *infra* los argumentos y pruebas de las partes relativos a esas alegaciones, observamos que el Órgano de Apelación, en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, concluyó, basándose en la simple lectura del párrafo 3 c) del artículo 6 y las palabras "en el mismo mercado" "que la expresión se aplica a la totalidad de las cuatro situaciones abarcadas por esa norma, a saber, la 'significativa subvaloración de precios', el 'efecto significativo de contención de la subida de los precios', la 'reducción de los precios' {y} la 'pérdida de ventas'". Estamos de acuerdo.

7.1795 En *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial que se ocupó de ese asunto examinó el sentido del término "significativa" en el contexto de la contención de la subida de los precios y la reducción de los precios, y observó que "el sentido corriente del término "*significant*" ("significativo") es "*important; notable … consequential*" ("importante; notable ... que tiene consecuencias"). Por consiguiente, el término "significativo" connota algo que puede caracterizarse como importante, notable, o que tiene consecuencias.[5323] Seguidamente, el Grupo Especial observó que:

> "Esto puede expresarse de diferentes maneras. Lo 'significativo' de cualquier grado de contención de la subida de los precios puede variar de caso en caso, dependiendo de las circunstancias de hecho, y puede no depender solamente de un nivel dado de importancia numérica.[1441] Otras consideraciones, incluidas la naturaleza del 'mismo mercado' y el producto en cuestión pueden también incluirse en esa evaluación y considerarse apropiadas en un caso dado ... No podemos creer que lo que puede ser significativo en un mercado de algodón americano (*upland*) sea necesariamente aplicable o pertinente para un mercado de un producto muy diferente.
>
> [1441] En todo caso, observamos que no se proporciona ningún criterio numérico de ese tipo en la Parte III del Acuerdo. Esto contrasta en alguna medida con las disposiciones de la Parte V que contienen, por ejemplo, indicaciones de la 'cuantía' de la subvención que se considera que son *de minimis* (menos de 1 por ciento *ad valorem*) y los volúmenes del 'producto subvencionado' que se consideran insignificantes. Véase por ejemplo el párrafo 9 del artículo 11 del *Acuerdo SMC*."[5324]

El Órgano de Apelación se mostró de acuerdo con la interpretación del término "significativo" en el contexto de la expresión "efectos significativos de contención de la subida de los precios" en el párrafo 3 c) del artículo 6 propugnada por el Grupo Especial y observó, además, que:

> "El párrafo 3 c) del artículo 6 no establece ninguna metodología específica para determinar si una subvención tiene un efecto significativo de contención de la subida de los precios. Es muy posible que haya diferentes modos de realizar esa determinación."[5325]

[5323] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1325, donde se cita el *New Shorter Oxford English Dictionary* (1993).

[5324] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón Americano (*upland*)*, párrafo 7.1329.

[5325] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 426 y 427.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1796 Hacemos nuestra esa interpretación del término "significativo" tal como se utiliza en el párrafo 3 del artículo 6, y estimamos que, al igual que en el caso de la expresión "en el mismo mercado", una simple lectura del texto del párrafo 3 c) del artículo 6 demuestra que el término "significativo" es aplicable a cada una de las situaciones contempladas en la disposición, es decir, la "subvaloración de precios", la "contención de la subida de los precios", la "reducción de los precios" y la "pérdida de ventas". Teniendo presentes esos principios fundamentales, pasamos a considerar las pruebas y argumentos relativos a los efectos sobre los precios.

i) Significativa subvaloración de precios y pérdida de ventas

7.1797 En apoyo de sus alegaciones de significativa subvaloración de precios y pérdida de ventas, los Estados Unidos recurren principalmente a pruebas concernientes a una serie de campañas de venta en las que los clientes finalmente hicieron pedidos de LCA de Airbus. Los Estados Unidos afirman que, en general, una venta "'perdida' es cualquier venta que se hace del producto subvencionado en lugar del producto del Miembro reclamante".[5326]

7.1798 Al examinar las alegaciones de significativa subvaloración de precios formuladas por los Estados Unidos debemos también tener en cuenta el párrafo 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC, que dice así:

> "A los efectos de las disposiciones del párrafo 3 c), se entenderá que existe subvaloración de precios en todos los casos en que se haya demostrado esa subvaloración de precios mediante una comparación de los precios del producto subvencionado con los precios de un producto similar no subvencionado suministrado al mismo mercado. La comparación se hará en el mismo nivel comercial y en momentos comparables, teniéndose debidamente en cuenta cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios. No obstante, si no fuera posible realizar esa comparación directa, la existencia de subvaloración de precios podrá demostrarse sobre la base de los valores unitarios de las exportaciones."

Reiterando su argumento sobre la relación entre los párrafos 3 b) y 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC, las Comunidades Europeas afirman que el uso de la expresión "producto similar no subvencionado" en el párrafo 5 del artículo 6 significa que sólo puede formularse una alegación de subvaloración de precios si el Miembro reclamante puede demostrar que sus productos similares no se benefician de ninguna subvención. Las Comunidades Europeas aducen que Boeing se beneficia de subvenciones proporcionadas a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, y que por tanto los Estados Unidos no pueden demostrar, desde el punto de vista jurídico, la subvaloración de precios. Los Estados Unidos oponen a la opinión de las Comunidades Europeas las mismas objeciones que plantearon en relación con la interpretación del párrafo 4 del artículo 6.[5327]

7.1799 El argumento presentado por las Comunidades Europeas plantea en lo fundamental la misma cuestión que abordamos más arriba con respecto a la relación entre los párrafos 3 b) y 4 del artículo 6, y a nuestro juicio debe llegarse al mismo resultado.[5328] En consecuencia, y por las mismas razones arriba expuestas, no creemos que el párrafo 5 del artículo 6 establezca el único medio por el que puede demostrarse la existencia de perjuicio grave en forma de significativa subvaloración de precios. Antes bien, a nuestro juicio, el párrafo 5 del artículo 6 enuncia una serie concreta de circunstancias en las que puede constatarse la existencia de una subvaloración de precios sin que sea preciso tener

[5326] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 776.

[5327] *Véase* el examen de los argumentos de las partes a este respecto que figuran en los párrafos 7.1762 a 7.1764, inclusive, *supra*.

[5328] *Véanse* los párrafos 7.1765 a 7.1771, inclusive, *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

también en cuenta si la diferencia de precios es efecto de la subvención. Se trata de los casos en los que el producto similar del Miembro reclamante no está subvencionado, y una comparación de los precios (al mismo nivel y en momentos comparables, teniéndose debidamente en cuenta cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios) demuestra que el precio del producto subvencionado es inferior al del producto similar no subvencionado.

7.1800 En la presente diferencia, la alegación de significativa subvaloración de precios formulada por los Estados Unidos se basa en pruebas circunstanciales concernientes a campañas de venta específicas, que a su juicio demuestran que los precios de las LCA de Airbus vendidas en esas campañas eran inferiores a los ofrecidos por Boeing. Sin embargo, los Estados Unidos no se detienen ahí, sino que proceden a afirmar que los precios más bajos ofrecidos por Airbus son efecto de las subvenciones. Por tanto, a nuestro entender, los Estados Unidos no han tratado de apoyarse en las circunstancias especiales enunciadas en el párrafo 5 del artículo 6. En consecuencia, si las pruebas demuestran que el precio de las LCA de Airbus era más bajo que el precio de las LCA de Boeing, procederemos a examinar si esto es prueba de una significativa subvaloración de precios, y en caso de que lo sea, si esa subvaloración de precios es efecto de las subvenciones en litigio.

7.1801 Los Estados Unidos respaldan sus alegaciones de significativa subvaloración de precios y pérdida de ventas principalmente por referencia a varias campañas de venta. En particular, afirman que en campañas de venta para adquisiciones de LCA por easyJet, Air Berlin, Air Asia, Iberia, Czech Airlines, South Africa Airways, Thai Airways, Singapur, Emirates y Qantas los clientes evaluaron ofertas competidoras de Airbus y Boeing y escogieron la LCA de Airbus ofertada prefiriéndola a la LCA con las mismas características ofrecida por Boeing. Según los Estados Unidos, Airbus consiguió esas ventas "principalmente gracias a una significativa subvaloración de los precios ofertados por Boeing".[5329] No obstante, los Estados Unidos aducen también que Airbus consiguió hacer las ventas porque pudo presentar un modelo concreto de LCA de Airbus con características específicas cuando tuvo lugar la campaña de venta.[5330] Afirman que cualesquiera factores no relacionados con los precios que pudieron haber sido pertinentes para esas ventas fueron monetizados tanto por los fabricantes como por los clientes, de manera que cuando el cliente tomó su decisión todos esos factores estaban incorporados al precio ofrecido por el fabricante para el modelo concreto de que se trataba. En otras palabras, los Estados Unidos consideran que la monetización por un cliente de factores no relacionados con los precios significa que dicho cliente puede determinar qué modelo de LCA ofrece al precio más bajo, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes que afectan a la comparabilidad. En esa medida, los Estados Unidos aducen que los factores no relacionados con los precios no rompen la relación causal entre los precios y las pérdidas de ventas.

7.1802 Las Comunidades Europeas no niegan que en las campañas de venta identificadas por los Estados Unidos Boeing "perdió" las ventas pertinentes, en el sentido de que no consiguió vender su LCA al cliente en cuestión. Consideran, no obstante, que las ventas se perdieron por razones distintas del precio. A su juicio, el hecho de que Boeing no consiguiera hacer determinadas ventas no fue consecuencia de una significativa subvaloración de precios por parte de Airbus, sino que se debió más bien a la mala gestión de la clientela por parte de Boeing y a la percepción de los beneficios que ofrecía el producto de Airbus en particular. Según las Comunidades Europeas, las campañas de venta de Airbus tuvieron éxito porque las LCA de Airbus ofrecían ventajas operativas a los transportistas interesados, y, especialmente en el período 2001-2004, porque supuestamente Boeing no prestó

[5329] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 776.
[5330] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 708-709; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafos 307-309.

ICC suprimida donde se indica [***]

suficiente atención a las relaciones con los clientes.[5331] En lo tocante a las campañas en las que hay pruebas de una competencia agresiva en materia de precios, las Comunidades Europeas aducen que esto es el resultado de una competencia que era a menudo agresiva por razones estratégicas o económicas (especialmente tras el derrumbamiento de la demanda de aeronaves en el período 2001 a 2003). Según las Comunidades Europeas, esos factores demuestran no sólo que no hubo subvaloración de precios, sino también que no puede considerarse que la pérdida de ventas fue efecto de las subvenciones.

Las campañas de venta

EasyJet

7.1803 Los Estados Unidos afirman que ésta fue la mayor pérdida de ventas de Boeing en el período 2001 a 2005. Según los Estados Unidos, easyJet era un cliente exclusivo de Boeing hasta que el 14 de octubre de 2002 hizo público un pedido de 120 Airbus A319, con opciones para 120 más.[5332] Tras esa comunicación, varios artículos que aparecieron en los medios de comunicación, en los que se citaba a funcionarios superiores, dieron a entender que la decisión de la empresa era atribuible al precio más bajo ofertado por Airbus. Un artículo publicado en el Financial Times indicaba que Stelios Haji-Ioannou, el fundador de easyJet:

> "dijo que la diferencia de precio entre las ofertas dejaba sin opciones a la empresa: 'la diferencia era tan sustancial que habríamos incumplido nuestra obligación como administradores; comprar Boeing habría sido un delito'".[5333]

En el mismo artículo se citaba al Director Ejecutivo de easyJet, Ray Webster, quien había afirmado que "a todos nos sorprendió hasta qué punto fue agresiva Airbus en la ronda final de ofertas selladas".[5334] De manera análoga, en otro artículo se indicaba que el Director Ejecutivo de easyJet Ray Webster había afirmado que la especulación de que Airbus había conseguido la venta ofreciendo un descuento del 60 por ciento sobre los precios de catálogo "es 'un poco ambiciosa, pero no disparatada ... llevo 20 años comprando aeronaves y nunca he visto cosa igual'".[5335]

7.1804 Los Estados Unidos hacen también referencia a declaraciones públicas de la empresa que a su juicio demuestran un descuento sustancial del 56 por ciento, en enero de 2001, sobre el precio de catálogo del A319. Por ejemplo, en el informe anual de 2005 de easyJet se indica que las únicas aeronaves que se le entregaron en 2005 fueron 12 A319, por las que pagó 167,7 millones de libras

---

[5331] En apoyo de este argumento, las Comunidades Europeas se remiten, entre otras cosas, a la siguiente declaración, CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1456:

"Como ya he dicho, el año pasado hubo dos grandes pedidos que Airbus tal vez obtuvo únicamente sobre la base de los precios. En ambos casos Boeing era hasta ese momento el proveedor y perdió ante Airbus. No estoy seguro de que los precios fueran la única razón."

Las Comunidades Europeas atribuyen esa declaración a Henry Stonecipher, antiguo Director Ejecutivo de Boeing. Sin embargo, la fuente de la declaración, CE - Prueba documental 287, la atribuye claramente a J.B. Groh, un analista del mercado de D.A. Davison & Co.

[5332] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 779. easyJet hizo uso de las 20 opciones en 2005; al 31 de diciembre de 2006 se habían entregado 91 de las LCA pedidas, y se había establecido un calendario de entregas de las LCA restantes.

[5333] Colin Baker, *Easy Does it*, Airline Business (1º de diciembre de 2002), Estados Unidos - Prueba documental 408.

[5334] Kevin Done, *Airbus Beats Boeing in Warover Big Order*, Financial Times (15 de octubre de 2002), Estados Unidos - Prueba documental 407.

[5335] Colin Baker, *Easy Does it*, Airline Business (1º de diciembre de 2002), Estados Unidos - Prueba documental 408.

ICC suprimida donde se indica [***]

esterlinas, un precio por aeronave de 13,98 millones de libras esterlinas. Los Estados Unidos afirman que según easyJet ese es el precio real, neto de concesiones, pagado a Airbus en 2005, sobre la base de un pedido especificado en dólares de los Estados Unidos de 2001. El precio de entrega de 13,98 millones de libras esterlinas en libras esterlinas de 2005, corresponde, por tanto, a un precio estimado de 19,36 millones de dólares en dólares de los Estados Unidos de 2001, es decir, un descuento del 56 por ciento sobre el precio de catálogo de 44 millones de dólares para el A319 en enero de 2001.[5336] Los Estados Unidos afirman además que Airbus no sólo rebajó el precio de cada aeronave vendida a easyJet en más de un 50 por ciento, sino que también hizo concesiones adicionales para compensar el costo que el cambio de flota de Boeing a Airbus representaría para easyJet. En la carta de easyJet a sus accionistas en la que se pedía que se aprobara la transacción se detallan algunas de esas concesiones.[5337] Por último, los Estados Unidos afirman que easyJet estimó que el costo por asiento del Airbus A319 era aproximadamente un tercio menor que el costo por asiento del Boeing 737 que había comprado hacía sólo dos años, un precio que easyJet calculó significaba que el trato reduciría en un 10 por ciento sus gastos generales de explotación.[5338] Los Estados Unidos afirman que estas pruebas demuestran que Airbus logró la venta a easyJet subvalorando los precios ofertados por Boeing.[5339]

7.1805 Las Comunidades Europeas no niegan que Boeing perdió esta venta ante Airbus, pero aducen, basándose en ICSS, que la razón no fue el precio de las LCA de Airbus en cuestión. Afirman que la venta a easyJet fue rentable para Airbus, y "positiva en términos de efectivo".[5340] Sostienen que, salvo la declaración de Ray Webster citada en la que se hacía referencia a un descuento del 60 por ciento y otras concesiones para compensar el costo de cambiar de Boeing a Airbus, no hay pruebas que respalden la alegación de los Estados Unidos. Las Comunidades Europeas aducen que el supuesto descuento del 60 por ciento es falso, y sostienen que el precio de Airbus era competitivo, pero no estaba descontado hasta ese nivel.[5341] Afirman, además, que Airbus no estuvo dispuesta a ofrecer concesiones finales solicitadas por easyJet que habrían "deteriorado el trato hasta un nivel inaceptable"[5342] a pesar de su importancia para Airbus. Según las Comunidades Europeas, "aunque los bajos precios hicieron que Boeing perdiera la venta, esto no fue consecuencia de subvenciones, dado que, como hemos afirmado, se alega eran de baja magnitud".[5343] Además, las Comunidades Europeas observan que esa venta tuvo lugar en un momento en el que la demanda de LCA se había derrumbado, y afirman que tanto Airbus como Boeing ofrecieron a la sazón "precios más

[5336] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 780 y 781, donde se cita a easyJet plc, *Annual Report and Accounts* 2005, Estados Unidos - Prueba documental 409, páginas 19 y 67, y easyJet, *Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting* (25 de febrero de 2003) página 7, http://www.easyjet.com/EN/News/20030225_01.html, Estados Unidos - Pruebas documentales 380 y 402.

[5337] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 782, donde se cita a easyJet, *Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting* (25 de febrero de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 380, página 4.

[5338] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 783, donde se cita a easyJet, *Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting* (25 de febrero de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 380, páginas 2, 4 y 8.

[5339] *Véanse* la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafo 66, y las pruebas allí citadas.

[5340] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1877. A nuestro juicio, el mero hecho de que una venta fuera rentable no demuestra que no hubo subvaloración de precios.

[5341] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1875, donde se cita la Prueba documental 431 (ICSS) presentada por las Comunidades Europeas.

[5342] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1877, donde se cita la Prueba documental 432 (ICSS) presentada por las Comunidades Europeas.

[5343] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1878.

ICC suprimida donde se indica [***]

competitivos" en un intento por estimular la demanda.[5344] Aducen también que la anterior venta de Boeing a Ryanair, que Boeing logró unos 10 meses antes, supuestamente merced a una "oferta excepcionalmente competitiva"[5345], también debe tenerse en cuenta. Afirman que Airbus compitió mucho para obtener esa venta, y creía que la había conseguido, pero de hecho fue Boeing quien la consiguió.[5346] Dadas esas circunstancias, la venta de easyJet era aún más importante para que Airbus estableciera su presencia entre el número creciente de transportistas de bajo costo. Las Comunidades Europeas aducen que el precio para Ryanair influyó en la oferta de Airbus a easyJet.[5347]

7.1806 Tras examinar la información concerniente a estas campañas de venta, gran parte de la cual es ICSS y en consecuencia no puede divulgarse en este informe, concluimos que dicha información es por lo general coherente con la declaración del fundador de easyJet relativa a la venta que se publicó.[5348] Las Comunidades Europeas hacen referencia a otros factores "no relacionados con los precios" que supuestamente apuntalaron la oferta de Airbus.[5349] Es evidente que Airbus trató de competir basándose en que su oferta de productos era superior[5350], pero la propia Airbus reconoció la importancia que el precio tenía en su oferta.[5351] Aunque la ICSS sugiere que los niveles de descuento no se acercaron al descuento del 60 por ciento mencionado, es evidente que los precios se rebajaron.[5352] Otras pruebas que tenemos ante nosotros, que contienen ICSS, indican que la ventaja de Airbus en materia de precios fue en última instancia el factor determinante para que consiguiera hacer la venta.[5353] No obstante, esa ventaja en materia de precios efectivamente incluye varios elementos, como garantías de los gastos de mantenimiento, fiabilidad de las expediciones técnicas y garantías del valor residual, así como ayuda para formación, que pueden ser lo que las Comunidades Europeas mencionan como factores "no relacionados con los precios".[5354]

Air Berlin

7.1807 El 4 de noviembre de 2004 Air Berlin hizo público un pedido de 60 A320. Los Estados Unidos alegan que, después de la venta a easyJet, Airbus de nuevo ofreció precios inferiores a los precios de Boeing en la campaña de Air Berlin y su filial austriaca, NIKI, como consecuencia de lo cual Boeing perdió 70 pedidos firmes. Los Estados Unidos observan que, durante la campaña de ventas, ejecutivos de Air Berlin afirmaron que "el paquete total ofrecido por Boeing y Airbus, incluido el precio de los aviones y la manera de financiarlos, determinaría el vencedor en la competición".[5355] Además, el Director Gerente de Air Berlin Joachin Hunold afirmó que "el precio

[5344] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1880.
[5345] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1881.
[5346] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1882.
[5347] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1883 y 1884.
[5348] Las Comunidades Europeas también niegan que pueda deducirse que la pérdida de la venta a easyJet de 2002 impidió a Boeing conseguir posteriormente otras ventas, entre ellas una, en 2006, en la que Airbus vendió 52 A319 a la empresa. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1899. Como los Estados Unidos no han aducido concretamente que esta última es una venta perdida, no la examinaremos con más detalle.
[5349] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1890 y 1891; CE - Pruebas documentales 438 y 436 (ICSS).
[5350] CE - Prueba documental 436 (ICSS).
[5351] CE - Prueba documental 436 (ICSS).
[5352] CE - Prueba documental 431 (ICSS).
[5353] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 780-783, donde se cita Estados Unidos - Pruebas documentales 408, 409, 380, 410 y Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, apéndice con versión expurgada definitiva, párrafos 14 y 16; Estados Unidos - Prueba documental 619 (ICSS); Estados Unidos - Prueba documental 620 (ICSS).
[5354] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 782.
[5355] James Wallace, *Boeing Loses Huge Air Berlin Jet Order to Airbus*, Seattle Post-Intelligencer (5 de noviembre 2004), Estados Unidos - Prueba documental 411.

ICC suprimida donde se indica [***]

siempre se tiene en cuenta, pero también estudiamos el calendario de entrega posible y la financiación".[5356] Air Berlin, al igual que easyJet, sólo había trabajado con LCA de Boeing hasta esa campaña, y los Estados Unidos alegan que, como en el caso de easyJet, "según personas familiarizadas con los tratos, Airbus prevaleció sobre Boeing ofreciendo grandes descuentos y otras garantías financieras que {Boeing} no estaba dispuesta a igualar".[5357]

7.1808 Las Comunidades Europeas aducen que fue Boeing, no Airbus, quien empujó los precios a la baja en esa campaña, y que Boeing no perdió este cliente porque Airbus bajó los precios sino porque Boeing gestionó mal sus relaciones con los clientes, y afirman que Airbus simplemente hizo una buena oferta.[5358] Sostienen que para Airbus fue una sorpresa conseguir el pedido de Air Berlin, dado que éste había sido en 1994 un cliente de Boeing en el lanzamiento del 737-800. Sin embargo, según las Comunidades Europeas, los funcionarios de Air Berlin estaban descontentos con la insistencia de Boeing en mantener los niveles de precios para las últimas entregas de aeronaves del pedido de 1994, y se habían quejado de errores y demoras en la producción, daños en las aeronaves, y pérdida de confianza de los clientes.[5359] Basándose en pruebas ICSS, las Comunidades Europeas aducen que el argumento de los Estados Unidos de que Boeing "no estaba dispuesta a igualar" la oferta final de Airbus no es cierto.[5360] Antes bien, aducen las Comunidades Europeas, fue Boeing quien empujó a la baja los precios, opinión de la que discrepan los Estados Unidos, también basándose en pruebas ICSS presentadas por las Comunidades Europeas.[5361]

7.1809 Aunque las Comunidades Europeas afirman que Air Berlin estaba descontenta con las prácticas comerciales y de producción de Boeing[5362], las pruebas que tenemos ante nosotros, incluidas pruebas ICSS, indican claramente que los precios fueron un elemento crucial en esta campaña de ventas, en la que Airbus trataba de vender a un cliente que parecía descontento con Boeing e hizo una oferta muy competitiva para lograrlo.[5363] Las pruebas indican que hubo varias propuestas, tanto de Airbus como de Boeing[5364], incluida una **[***]** de Boeing[5365], pero que finalmente fue Airbus quien consiguió hacer la venta.

Czech Airlines

7.1810 El 6 de abril de 2005 Czech Airlines firmó con Airbus un acuerdo de compra para la entrega de seis aeronaves A319 y seis aeronaves A320. En apoyo de su afirmación de que Airbus logró hacerse con esta venta debido a una significativa subvaloración de precios, los Estados Unidos citan lo siguiente:

[5356] James Wallace, *Boeing Loses Huge Air Berlin Jet Order to Airbus*, Seattle Post-Intelligencer (5 de noviembre 2004), Estados Unidos - Prueba documental 411.

[5357] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 785, donde se cita la Prueba documental 412 presentada por los Estados Unidos.

[5358] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1910.

[5359] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1903.

[5360] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1908; CE - Prueba documental 449 (ICSS).

[5361] Versión completa del apéndice presentada por los Estados Unidos, párrafos 21 y 22, donde se cita la Prueba documental 447 (ICSS) presentada por las Comunidades Europeas.

[5362] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1903.

[5363] CE - Prueba documental 443 (ICSS).

[5364] CE - Prueba documental 447 (ICSS).

[5365] CE - Prueba documental 253 (ICSS), CE - Prueba documental 449 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

> "El Director estratégico de CSA Jan Vana explicó que: 'Ambas ofertas satisfacían todas nuestras especificaciones técnicas, sin excepción. Pero Airbus ofreció el mejor precio'".[5366]

Los Estados Unidos también hacen referencia a una declaración pública en la que el Presidente de CSA, Jaroslav Tvrdik, dio más detalles sobre la decisión de CSA, afirmando que la oferta de Boeing era "verdaderamente extraordinaria y lucrativa {y} difícil de rechazar", pero que la oferta de Airbus, evaluada en función del valor actual neto de los diversos flujos de caja implicados, era inferior en más de 100 millones de coronas checas (4 millones de dólares) a la oferta de Boeing.[5367] Según los Estados Unidos, ese precio "mejor" de Airbus incluía una serie de bonificaciones adicionales mediante las cuales, explicó el Sr. Tvrdik, "Airbus va a cubrir nuestros costos de transacción". Entre ellas estaban un simulador de vuelo gratuito valorado en 250-300 millones de coronas checas (10-12 millones de dólares) para el entrenamiento de los pilotos de CSA y pilotos de otras líneas aéreas con equipo Airbus, generosos servicios a los clientes, piezas de repuesto a precios favorables, y servicios adicionales, como entrenamiento de tripulaciones.[5368]

7.1811 Las Comunidades Europeas aducen que Airbus obtuvo esta venta principalmente debido a consideraciones políticas, y hacen referencia a una controversia entre el Gobierno checo y Boeing con respecto a una empresa de propiedad estatal, Aero Vodochody. En 1997 Boeing había adquirido un 35 por ciento de Aero Vodochody, y en la práctica controlaba su gestión. Se preveía que Boeing ayudaría a la empresa a mejorar su tecnología y a exportar. Según las Comunidades Europeas, la empresa se encontró en dificultades, y en enero de 2004 la República Checa "amenazó con renovar la flota del transportista estatal CSA con la rival Airbus".[5369] Parece, sobre la base de ICSS, que CSA estaba dispuesta a adoptar una decisión relativa a su flota por consideraciones distintas de la estructura de la flota.[5370] Las Comunidades Europeas sostienen que la situación se exacerbó tras la entrada de la República Checa en la UE, cuando se sugirió que sería más ventajoso cooperar con fabricantes aeroespaciales europeos que con Boeing.[5371] Aducen que Airbus se benefició de esos obstáculos políticos a los esfuerzos de Boeing por obtener esta venta, y que el precio no fue la base del éxito de Airbus para lograrla.[5372] Las Comunidades Europeas también hacen referencia a aspectos relacionados con los motores de la aeronave como factor pertinente para que Airbus obtuviera la venta.[5373]

7.1812 Los Estados Unidos observan que las Comunidades Europeas, a pesar de que se centran en consideraciones políticas y de otro tipo, no discuten la veracidad de la declaración de que Airbus

---

[5366] Dow Jones Newswire (15 de octubre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 424.

[5367] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 795, donde se cita a Jan Cizner, *Tvrdik: Airbus Gave Us a More Attractive Offer*, Mlada Fronta Dnes (21 de octubre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 425.

[5368] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 795, donde se cita a Jan Cizner, *Tvrdik: Airbus Gave Us a More Attractive Offer*, Mlada Fronta Dnes (21 de octubre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 425.

[5369] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1915, donde se cita "*Czech CSA Warns may Drop Boeing Over Aero Unit Woes*", Reuters, 19 de enero 2004, CE - Prueba documental 456.

[5370] CE - Prueba documental 458 (ICSS).

[5371] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1916.

[5372] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1918, donde se cita la Prueba documental 425 (ICSS) presentada por las Comunidades Europeas.

[5373] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1919.

ICC suprimida donde se indica [***]

ofreció un precio mejor, y afirman que los argumentos de las Comunidades Europeas sobre el precio tienen poco peso.[5374]

7.1813 Sobre la base de las pruebas que tenemos ante nosotros, incluidas pruebas con ICSS, parece que CSA estaba dispuesta a adoptar una decisión de compra en función de elementos distintos de la estructura de la flota existente, que podrían haberse aducido en favor de la adquisición de LCA de Boeing.[5375] Aunque hay pruebas que sugieren que CSA no estaba bien dispuesta con Boeing, y pruebas con ICSS relativas a otros factores pertinentes en esta venta[5376], observamos que hay pruebas de que Airbus efectivamente ofertó el mejor precio.[5377]

Air Asia

7.1814 El 25 de marzo de 2005, Air Asia comunicó que había firmado un acuerdo de compra de 60 aeronaves A320, con opciones para otras 40 LCA.[5378] En apoyo de su alegación de subvaloración de precios, los Estados Unidos citan un artículo de prensa en el que se indica que Boeing no estaba dispuesta a igualar el precio ofertado por Airbus:

> "Personas familiarizadas con las negociaciones de Air Asia dijeron que Boeing no había cejado en sus intentos de convencer a la línea aérea, pero alguien afirmó que 'Boeing no está dispuesta a hacer un trato a cualquier precio', lo que indica que Airbus está pidiendo mucho menos de lo que Boeing está dispuesta a aceptar."[5379]

7.1815 Las Comunidades Europeas aducen, en primer lugar, que la pérdida de esta venta por Boeing se debió a sus supuestamente "arrogantes" e "inflexibles" posiciones de negociación[5380], que según dicen reconoció Lewis Platt, anterior copresidente de Boeing en una entrevista:

> "Se creó una atmósfera en la que se utilizaron palabras como arrogante, o inflexible. Me moví y visité a un montón de clientes, entre ellos, dos o tres -y un pedido especialmente grande (Air Asia)- que se inclinaron por Airbus. Y me senté con el Director Ejecutivo y describió el proceso, y siempre me pareció que lo perdimos por el precio. Dijo que simplemente no quisimos hacerles caso. Dijo que querían conseguir un par de aviones deprisa, y (Boeing) dijo que no podrían ".[5381]

Las Comunidades Europeas también aducen que Boeing, mientras perdía la campaña debido a su actitud para con los clientes, también estaba ofreciendo precios agresivos, y que fue Boeing, no Airbus, el verdadero motor de la batalla de precios. Además, las Comunidades Europeas aducen que Boeing reiteradamente ofreció precios inferiores al precio de Airbus, y rechazan el argumento de los Estados Unidos sobre topes en el aumento de precios que ofreció Boeing.[5382] Las Comunidades

---

[5374] Versión completa del apéndice de la Segunda comunicación escrita presentada por los Estados Unidos, párrafo 27.

[5375] CE - Prueba documental 458 (ICSS).

[5376] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1919 (ICSS).

[5377] Estados Unidos - Prueba documental 424.

[5378] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1901.

[5379] *Airbus to Beat Boeing Again*, Wall St. Journal (8 de noviembre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 412.

[5380] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1925.

[5381] *Boeing Will Do What It Takes*, Seattle Post Intelligencer (15 de junio 2005), CE - Prueba documental 464.

[5382] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1926, donde se citan las Pruebas documentales 468 y 469 (ICSS) presentadas por las Comunidades Europeas.

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas reconocen **[***]**.[5383] Hacen referencia a la declaración de Christian Scherer de que **[***]**, al parecer porque estiman, por alguna razón, que no puede considerarse que una oferta que **[***]** es más ventajoso que el precio de un competidor. Naturalmente, esto no es así, y esa implicación carece de todo fundamento de derecho o de hecho.

7.1816 Los Estados Unidos rechazan las afirmaciones de las Comunidades Europeas relativas a las supuestas preocupaciones causadas por la actitud de Boeing[5384] y presentan pruebas que indican que el precio fue una consideración crítica para Air Asia.[5385]

7.1817 Hemos examinado las pruebas con ICSS, que apuntan a que en distintos momentos de la campaña de venta se percibió que tanto Boeing como Airbus estaban haciendo la oferta más agresiva. Sin embargo, las pruebas también indican que el precio fue una consideración crucial, y que a la postre Air Asia escogió a Airbus porque estimó que su oferta era mejor que la de Boeing.[5386]

Iberia

7.1818 El 31 de enero de 2003, Iberia hizo pública la compra de cinco Airbus A340-600 en lugar de las Boeing 777-300ER competidoras.[5387] Los Estados Unidos respaldan su alegación de subvaloración de precios en esa venta refiriéndose a un comunicado de prensa de Iberia en el que se indicaba que la empresa estaba "aprovechando unas condiciones excepcionales" ofrecidas por Airbus.[5388] Los Estados Unidos alegan que esas "condiciones extraordinarias" fueron el factor decisivo en la venta.[5389] Afirman asimismo que Airbus recurrió a garantías del valor residual para ofrecer precios inferiores a los precios ofertados por Boeing.[5390]

7.1819 Las Comunidades Europeas rechazan las afirmaciones de los Estados Unidos, y en particular afirman que las aeronaves B777 y A340 que competían por ese pedido no satisfacían por igual las necesidades de Iberia. Según las Comunidades Europeas, el A340 tenía una ventaja de rendimiento significativa en esta campaña para operaciones en aeropuertos cálidos y de gran altitud en los que prestaba servicios Iberia.[5391] Las Comunidades Europeas también citan las características comunes de

---

[5383] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1929.

[5384] Versión completa del apéndice de la Segunda comunicación escrita presentada por los Estados Unidos, párrafo 24, donde se cita la Prueba documental 623 (ICSS) presentada por los Estados Unidos.

[5385] Versión completa del apéndice de la Segunda comunicación escrita presentada por los Estados Unidos, párrafo 23, donde se cita la Prueba documental 622 (ICSS) presentada por los Estados Unidos.

[5386] Estados Unidos - Prueba documental 622 (ICSS).

[5387] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2094.

[5388] Comunicado de prensa de Iberia, Iberia opta por Airbus para la renovación de su flota B-747 (30 de enero de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 415 ("aprovechar unas condiciones excepcionales"). Además del comunicado de prensa, los Estados Unidos aluden a un artículo del Wall Street Journal que también sugiere que Airbus obtuvo la venta, al menos en parte, debido a los precios:

"Airbus se puso por delante gracias a los precios más bajos de sus aviones y su diseño común con el resto de la flota de Iberia. Ofreciendo garantías sobre el futuro valor de los aviones y los costos de mantenimiento, además de condiciones de financiación atractivas, Airbus mejoró el paquete agresivo de Boeing. Las condiciones financieras definitivas del trato permanecen en secreto.

En Airbus, esto fue un alivio para el Sr. Leahy {jefe de ventas}, si bien éste sufrió un último desplante. Un nuevo comunicado de prensa de Iberia aludió a las garantías del precio {residual} de Airbus para los aviones -un detalle que el Sr. Leahy consideraba confidencial-. El Sr. Dupuy, de Iberia, dijo que no quería poner el dedo en la llaga. Se jactó, sin embargo, de que había obtenido 'condiciones extraordinarias'."

Wall Street Journal (10 de marzo de 2003), Estados Unidos - Prueba documental 416.

[5389] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 788.

[5390] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 789.

[5391] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2095.

ICC suprimida donde se indica [***]

la flota como un factor importante.[5392] Indican, además, que Iberia pidió descuentos de precios para comprar las aeronaves de "cola en blanco" ofrecidas por Airbus, que eran LCA originalmente pedidas por Swissair y que habían quedado sin comprador cuando ésta quebró, y sobre las cuales **[***]**.[5393] En última instancia, Iberia aceptó la entrega de tres de esas aeronaves, que se habían construido conforme a las especificaciones de Swissair.

7.1820 Los Estados Unidos rechazan el argumento de las Comunidades Europeas concerniente a la supuesta ventaja de rendimiento del A340 en esta campaña, apoyándose en ICSS.[5394] Mantienen, además, que el precio representó un papel importante en la venta a Iberia.[5395]

7.1821 La información de que disponemos sugiere que Iberia consideró que las aeronaves Airbus se adaptaban mejor a operaciones en los aeropuertos cálidos y de gran altitud que eran importantes mercados de Iberia, y que debido a ello la empresa se inclinó por comprar esas aeronaves.[5396] No obstante, otra ICSS pone en tela de juicio la pertinencia y magnitud de cualquier ventaja operativa autónoma global del A340.[5397] Aunque parece que Iberia sí estimó que la compra de LCA de Airbus ofrecía ventajas debido a las características comunes con su flota Airbus[5398], pruebas con ICSS también indican que el precio fue un elemento importante en esta venta.[5399] También parece claro que el disponer de las aeronaves de cola en blanco que habían sido pedidas por la quebrada Swissair (**[***]**) para ofrecerlas a Iberia fue un elemento importante en la oferta de precios de Airbus.[5400]

South African Airways

7.1822 El 19 de junio de 2002, South African Airways ("SAA") hizo pública la adquisición de 12 aeronaves A340, 11 A319 y 15 A320.[5401] Los Estados Unidos observan que SAA, a pesar de haber pedido poco antes 21 Boeing 737 con objeto de operar exclusivamente con una flota Boeing[5402] decidió pasarse a Airbus con ese pedido.[5403] Sostienen que Airbus estaba deseando ofrecer un "gran descuento" para sus A340.[5404] Citan también un informe de SAA en el que la empresa describió como "agresivos" los precios de las LCA que había comprado a Airbus.[5405] Como en la venta a Iberia,

---

[5392] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2096.
[5393] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1097-1098; declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), párrafo 28.
[5394] Versión completa del apéndice de la Segunda comunicación escrita presentada por los Estados Unidos, párrafos 31-33, donde se citan las Pruebas documentales 628 y 629 (ICSS) presentadas por los Estados Unidos.
[5395] Versión completa del apéndice de la Segunda comunicación escrita presentada por los Estados Unidos, párrafo 30, donde se cita la Prueba documental 626 (ICSS) presentada por los Estados Unidos.
[5396] Aircraft Economics, marzo de 2001 (CE - Prueba documental 493).
[5397] CE - Prueba documental 494 (ICSS); Estados Unidos - Prueba documental 628 (ICSS).
[5398] CE - Prueba documental 494 (ICSS).
[5399] Estados Unidos - Prueba documental 626 (ICSS).
[5400] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2098.
[5401] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2100.
[5402] South African Airways, Group Audited Results, Year Ending 31 March 2002, disponible en http://ww4.flysaa.com/results/march2001/results_02.html (donde se describe que la flota de SAA consiste en 62 LCA de Boeing en servicio, más 5 pedidas, después de que la línea aérea "completara la eliminación de su flota Airbus al optar por los nuevos Boeing 737-800, de mayor rendimiento"), Estados Unidos - Prueba documental 417, página 2.
[5403] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 791.
[5404] *Boeing, Airbus Projections for 2003 May Be Too Rosy*, Airline Financial News (9 de septiembre de 2002), Estados Unidos - Prueba documental 418.
[5405] South African Airways, Group Audited Results, Year Ending 31 March, 2002, página 2, Estados Unidos - Prueba documental 417, página 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

algunos de los aviones adquiridos por SAA eran aeronaves de cola en blanco inicialmente destinadas a Swissair.[5406]

7.1823 Las Comunidades Europeas afirman que, al igual que en la venta a Iberia, una razón clave por la que Airbus obtuvo el pedido de SAA fue el mejor rendimiento operativo del A340 en climas cálidos y grandes altitudes, y que los malos resultados del Boeing 777 en las pruebas de rendimiento que tuvieron lugar en 2002 afectaron a su credibilidad. Cierta ICSS parece indicar que el A340 efectivamente ofrecía algunas ventajas de rendimiento, pero también indica la necesidad de una fijación agresiva de los precios.[5407] Las Comunidades Europeas también aducen que Boeing había perdido la confianza de SAA al haber gestionado mal una venta anterior de aeronaves 737NG, lo que llevó a la empresa a decidir la sustitución de sus aeronaves 737 por aeronaves A320.[5408] Las Comunidades Europeas alegan que los "grandes descuentos" a que se hace referencia son atribuibles al hecho de que algunas de las LCA eran aeronaves de cola en blanco **[***]**.[5409]

7.1824 Los Estados Unidos afirman que la diferencia de precios fue claramente un aspecto importante de esta venta[5410], y recurren a información general sobre rendimiento de las aeronaves para rebatir los argumentos de las Comunidades Europeas concernientes a las ventajas de rendimiento del A340.[5411] Aunque no descartamos la importancia de las ventajas de rendimiento, que en este caso, en contraste con el de la venta a Iberia, los Estados Unidos no refutan específicamente, ICSS también revela el papel significativo que los precios, con inclusión de **[***]**, tuvieron en la venta.[5412]

Thai Airways International

7.1825 En 2003, Thai Airways hizo un pedido de tres A340-500 y cinco A340-600.[5413] En apoyo de su alegación de significativa subvaloración de precios, los Estados Unidos citan informaciones de prensa en las que se aludía a "concesiones especiales en materia de precios", cada una de 7 millones de dólares EE.UU., "créditos extraordinarios" de 9,75 millones de dólares EE.UU. para cada A340-500 y de 10,25 millones de dólares EE.UU. para cada A340-600, así como una eliminación gradual de las subvenciones a las aeronaves existentes.[5414]

7.1826 Las Comunidades Europeas aducen que los precios fijados por Airbus no fueron un factor competitivo en esta campaña, y afirman que las pruebas relativas a la campaña de venta demuestran que Airbus no estaba compitiendo contra Boeing en ella.[5415] Aducen, además, que Thai Airways estaba buscando LCA que operasen en vuelos de duración ultra larga a los Estados Unidos, y que el A340-500/600 era la única aeronave de autonomía ultra larga en producción en las fechas de la campaña de venta de Thai Airways, y en consecuencia podía entregarse antes que el Boeing 777-200LR recientemente lanzado. Los Estados Unidos no lo niegan, si bien responden

---

[5406] *Véase* CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2106 (ICSS).

[5407] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2101 y 2102, donde se citan las Pruebas documentales 498, 499, 501 (ICSS) presentadas por las Comunidades Europeas.

[5408] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2104 y 2105.

[5409] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2106.

[5410] Estados Unidos - Prueba documental 627 (ICSS).

[5411] Versión completa del apéndice de la Segunda comunicación escrita presentada por los Estados Unidos, párrafo 33.

[5412] Estados Unidos - Prueba documental 627 (ICSS).

[5413] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2108.

[5414] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 792.

[5415] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2109, donde se cita la declaración de Christian Scherer, anexo I, CE - Prueba documental 14 (ICC). Hemos rechazado la definición de una campaña de ventas "competitiva" en la que se basa esta afirmación, *véase* el párrafo 7.1722 *supra*, y en consecuencia no aceptamos la opinión, basada en la declaración del Sr. Scherer, de que Airbus no compitió por esta venta.

ICC suprimida donde se indica [***]

aduciendo que el hecho de que el A340-500/600 estuviera disponible antes que la aeronave Boeing es en sí mismo un efecto de la subvención.[5416]

7.1827 Aunque no estamos de acuerdo en que no hubo competencia entre Boeing y Airbus por esta venta[5417], sí parece, dadas las fechas en que esa campaña tuvo lugar, que la única LCA que satisfacía las necesidades operativas de Thai Airways en producción en el momento en que se concluyó la venta era el A340-500/600. Thai Airways habría tenido que esperar algún tiempo para que la LCA de Boeing, el 777-200LR, que satisfaría esas necesidades, estuviera disponible.

Singapore Airlines, Emirates Airlines, Qantas

7.1828 Cada una de esas líneas aéreas hizo pedidos del nuevo Airbus A380 en 2000 y 2001 como clientes iniciales. Los Estados Unidos alegan que los pedidos se hicieron a pesar de la oferta del 747-X, un proyecto de nuevo diseño del 747, hecha por Boeing. Afirman que el 747-X no se lanzó porque no pudo encontrar suficientes clientes iniciales en competencia con el A380.[5418] Aducen que los precios ofertados para esos pedidos del A380 eran tan bajos que la repercusión de ulteriores demoras en la entrega del A380 los convirtió en contratos con pérdidas.[5419] Es más, según los Estados Unidos, Airbus ofertó el A380 a precios bajos comparados con los ofertados por Boeing para las versiones originales del 747.[5420] En consecuencia, los Estados Unidos aducen que la competencia de LCA A380 a bajo precio fue la razón por la que el 747-X no llegó a lanzarse.

7.1829 Según las Comunidades Europeas, Singapore Airlines, Emirates Airlines y Qantas pidieron cada una de ellas el A380 no debido a su precio sino porque ofrecía ventajas únicas en términos de capacidad de pasajeros, autonomía y ahorros operativos que ninguna LCA de Boeing competidora podía entonces ofrecer.[5421] Las Comunidades Europeas aducen que las condiciones de venta eran compatibles con la **[***]** y la práctica normal en los pedidos por clientes iniciales.[5422] Desestiman las alegaciones de los Estados Unidos relativas a la oferta de Boeing de un nuevo diseño competidor del 747, el 747-X, que habría ofrecido posibilidades similares. Las Comunidades Europeas afirman que el 747-X no fue un esfuerzo competitivo serio, y alegan que la propuesta de Boeing de proporcionar varias variantes distintas del 747 en el período 1996 a 2006 afectó a su credibilidad cuando alegaba que tenía intención de lanzar una LCA que compitiera directamente con el A380.[5423] Según las Comunidades Europeas, Boeing nunca consideró seriamente la posibilidad de lanzar esa aeronave[5424], y sólo la propuso para disuadir a Airbus de seguir adelante con el proyecto A380.[5425]

7.1830 Por lo que respecta a pedidos específicos, las Comunidades Europeas sostienen que Emirates nunca estudió el nuevo diseño del 747 de Boeing en competencia con el A380[5426], y afirman que sólo pidió información sobre el 747-X cuando ya se había comprometido con Airbus con respecto al A380.[5427] En consecuencia, según las Comunidades Europeas, lo que explica este pedido son las

[5416] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, apéndice ICSS, párrafo 29.
[5417] *Véase* la nota 5415 *supra*.
[5418] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 793.
[5419] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 794.
[5420] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 718.
[5421] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1701.
[5422] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1703, donde se cita la Prueba documental 362 (ICSS) presentada por las Comunidades Europeas.
[5423] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1680.
[5424] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1678.
[5425] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1681-1682.
[5426] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1707-09, CE - Pruebas documentales 363 y 364.
[5427] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1708, donde se cita "*Boeing and Emirates Correspond About 747X, 400X*", Reuters, 2 de Julio de 2000, CE - Prueba documental 368.

ICC suprimida donde se indica [***]

características del producto, y el precio no fue un factor decisivo.[5428] Por lo que se refiere a Singapore Airlines, las Comunidades Europeas aducen, basándose en ICSS, que el 747-X propuesto no representaba una oferta competitiva seria de Boeing, y que la línea aérea nunca consideró que lo fuera.[5429] En lo tocante a Qantas, las Comunidades Europeas alegan que pidió el A380 porque ofrecía a la línea aérea posibilidades de crecimiento únicas que el 747-X no podía igualar.[5430] Las Comunidades Europeas, basándose en ICSS, citan factores distintos del precio que consideran cruciales.[5431]

7.1831 En respuesta, los Estados Unidos afirman que los hechos ya han demostrado que la alegación de que Boeing no podía ofrecer una aeronave que competiría con el A380 era falsa, y hacen referencia a las demoras en las entregas del A380 en el sentido de que demuestran que Boeing podría haber vendido más LCA si las Comunidades Europeas y los gobiernos participantes en Airbus no hubieran proporcionado subvenciones para introducir el A380 en el mercado.[5432] Los Estados Unidos citan a ese respecto una reciente declaración del Director Ejecutivo de Singapore Airlines, según el cual "los Boeing 777-300ER serían, conforme a nuestra experiencia, una alternativa al A380. … Podríamos aumentar el pedido si hubiera nuevas demoras en la entrega del A380".[5433] En el mismo artículo se indicaba que otros transportistas, entre ellos Emirates y FedEx, también han recurrido al 777 en sustitución del demorado A380. Los Estados Unidos destacan que las Comunidades Europeas reconocen que factores como el número de asientos normalmente se "monetizan" en las campañas de ventas, y, en la medida de lo posible, pueden compensarse mediante concesiones en los precios, como consecuencia de lo cual, aunque el A380 pueda estar mejor adaptado que un avión más pequeño, como el 777, a los planes comerciales de una línea aérea en particular, las dos aeronaves pueden hacer -y hacen- las mismas rutas.[5434] Por consiguiente, mantienen los Estados Unidos, no es cierto que líneas aéreas como Emirates Airlines, Singapore Airlines o Qantas fueran indiferentes al precio del A380 en comparación con el de otras aeronaves que podían hacer las mismas rutas, y reiteran que Airbus estaba ofreciendo el A380 a precios muy bajos en comparación con el 747.[5435]

7.1832 Aunque es evidente que el A380 ofreció características únicas a esas líneas aéreas, no estamos de acuerdo en que no compitió con el 747. Información que figura en el estudio de viabilidad comercial del A380 contradice la posición de las Comunidades Europeas a este respecto.[5436] Esas pruebas también respaldan la opinión de los Estados Unidos por lo que respecta a los precios competitivos del A380: **[***]**.[5437] En consecuencia, aunque no descartamos la importancia de las características específicas del A380, las pruebas también ponen de manifiesto el papel significativo de los precios en esas ventas.

[5428] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1717.

[5429] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1710-1719, donde se citan las Pruebas documentales 370, 373-376 (ICSS) presentadas por las Comunidades Europeas.

[5430] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1720.

[5431] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1721, donde se cita la Prueba documental 379 (ICSS) presentada por las Comunidades Europeas.

[5432] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 717.

[5433] *Singapore Airlines may buy more Boeing 777s*, International Herald Tribune (10 de diciembre de 2006), Estados Unidos - Prueba documental 611.

[5434] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 719, donde se hace referencia una declaración de Christian Scherer, párrafo 69, CE - Prueba documental 14.

[5435] Donde se hace referencia a Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 793 y 794 (donde se hacen citas y se especifican las fuentes); Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 63 (donde se cita la Prueba documental 362, página 18 (ICSS) presentada por las Comunidades Europeas).

[5436] CE - Prueba documental 362 (ICSS), páginas 5, 6, 13, 17, 19.

[5437] CE - Prueba documental 362 (ICSS), página 19. *Véase Ibid.*, páginas 5 y 17 (**[***]**).

ICC suprimida donde se indica [***]

Evaluación global de las pruebas sobre las campañas de venta

Significativa subvaloración de precios

7.1833 Una de las principales dificultades para evaluar la alegación de significativa subvaloración de precios formulada por los Estados Unidos en esta diferencia es que no nos parece en absoluto claro que las pruebas circunstanciales arriba expuestas constituyan una base probatoria adecuada o fiable para sacar conclusiones sobre la comparación de los precios, en la que debe basarse una constatación de significativa subvaloración de precios en el marco del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC. En su mayor parte, los precios de transacción de las LCA vendidas en estas campañas no están disponibles a efectos de comparación, y las pocas pruebas sobre precios reales de LCA de que disponemos son insuficientes para evaluar si existe subvaloración de precios. Las partes están de acuerdo en que los precios de catálogo no son una base pertinente para la comparación.[5438]

7.1834 En un caso normal cabría esperar que las pruebas de subvaloración de precios fueran del tipo que permitiera una "comparación de los precios" de los dos productos de que se trata, como sugiere el párrafo 5 del artículo 6, hecha "en el mismo nivel comercial y en momentos comparables, teniéndose debidamente en cuenta cualquier otro factor que afecte a la comparabilidad de los precios". El párrafo 5 del artículo 6 dispone a continuación que "{n}o obstante, si no fuera posible realizar una comparación directa, la existencia de subvaloración de precios podrá demostrarse sobre la base de los valores unitarios de las exportaciones". Recordamos que hemos concluido que el párrafo 5 del artículo 6 no establece el único medio por el que puede demostrarse la existencia de perjuicio grave en forma de significativa subvaloración de precios, y que la alegación formulada por los Estados Unidos en este caso no se basa en las circunstancias especiales en que se encuentra un Miembro reclamante con un producto similar no subvencionado previstas en el párrafo 5 del artículo 6. No obstante, sí creemos que el párrafo 5 del artículo 6 ofrece orientación útil sobre la naturaleza del análisis de la subvaloración de precios en general cuando describe el tipo de comparación de precios que debe realizarse. En el presente caso no tenemos pruebas que nos permitan realizar una comparación directa del precio de los productos subvencionados y similares, ajustada para velar por que se haga al mismo nivel comercial y en función de otros factores que afectan a la comparabilidad de los precios. En efecto, parece que ninguna de las partes considera que el Grupo Especial puede o debe esforzarse en calcular precios "comparables" de LCA a efectos de un análisis de la subvaloración de precios. Los Estados Unidos observan que "sería impracticable, cuando no virtualmente imposible, que el Grupo Especial tratara de realizar el enorme número de ajustes que serían necesarios para realizar una comparación precisa, entre cosas iguales, de los precios de las LCA de Airbus y Boeing en un mercado dado".[5439] Las Comunidades Europeas, aunque afirman que el Grupo Especial tiene que comparar los precios de las ofertas de Airbus y Boeing teniendo en cuenta factores que afectan a la comparabilidad de los precios, no sugieren en qué modo debe el Grupo Especial hacer esa comparación. Afirman que los Estados Unidos no han proporcionado pruebas que demuestren que el precio de Airbus en cualquier campaña era inferior al precio de Boeing, pero tampoco ellas se han apoyado en pruebas que permitirían al Grupo Especial hacer una comparación de los precios, ni han presentado esas pruebas.[5440] En lugar de ello, ambas partes se han apoyado en pruebas

[5438] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafo 124: "los precios de catálogo por sí solos no son generalmente significativos para realizar un análisis de los precios de las LCA en el marco del párrafo 3 c) del artículo 6"; CE, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafo 190: "los precios de catálogo son en gran medida irrelevantes para la evaluación realizada por el Grupo Especial del daño, en el marco del apartado a) del artículo 5, o del perjuicio grave, en el marco del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6".

[5439] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 61.

[5440] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafos 110-119.

ICC suprimida donde se indica [***]

circunstanciales y de otro tipo concernientes a las campañas de venta en el contexto de la subvaloración de precios.

7.1835 Los Estados Unidos consideran que han proporcionado pruebas concernientes a los "precios reales" de una serie de transacciones en la información concerniente a las diversas campañas de venta en las que se apoyan. A su juicio, el cliente en una venta de LCA dada es la única "parte que tiene acceso a todos los datos necesarios para comparar los precios ofertados por Boeing y Airbus", y "realizará el análisis requerido por el párrafo 5 del artículo 6, es decir, una comparación entre el producto subvencionado y el producto similar, en el mismo mercado, al mismo nivel comercial, en momentos comparables, y teniendo 'debidamente en cuenta' todos los factores pertinentes que afectan a la comparabilidad".[5441] Los Estados Unidos afirman que no hay en el párrafo 5 del artículo 6 nada que prescriba en qué modo deben tenerse en cuenta esos factores, y que dada la impracticabilidad, cuando no la imposibilidad, de que Boeing, Airbus o el Grupo Especial realicen ese análisis, el Grupo Especial debe basarse en las declaraciones de clientes que indican que las LCA de Airbus se compraron en una transacción dada sobre la base del precio, considerándolas probatorias por lo que respecta a la subvaloración de precios.[5442]

7.1836 Las Comunidades Europeas están de acuerdo con los Estados Unidos en que por lo general el cliente monetiza las diferencias entre aeronaves competidoras ofertadas por Boeing y Airbus en una campaña de venta en particular[5443], pero consideran que el resultado final de ese proceso no es una comparación por el cliente de los precios de las aeronaves competidoras, sino del valor actual neto (VAN) de las ofertas competidoras. A juicio de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos "combinan los conceptos de precio y VAN {concluyendo} que la subvaloración de precios queda demostrada simplemente por pruebas de que el cliente decidió hacer el pedido a Airbus debido al mejor valor de la oferta de Airbus".[5444] Las Comunidades Europeas consideran que el VAN se determinará no sólo sobre la base del precio, sino también previa consideración de factores no relacionados con los precios, y que en esos casos una venta por Airbus no indica necesariamente que el precio de Airbus fuera más bajo, sino más bien que el VAN de la oferta de Airbus era mayor, lo que puede atribuirse a cualquiera de los factores no relacionados con los precios analizados por el cliente.[5445] En opinión de las Comunidades Europeas, es importante que el Grupo Especial tenga en cuenta los precios reales, y no el VAN, en su análisis de la subvaloración de precios[5446], aunque no hacen ninguna sugerencia sobre la manera en que esa comparación de los precios reales puede o debe realizarse. No obstante, según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos, para establecer la existencia de una significativa subvaloración de precios, tendrán que demostrar, venta por venta, que Airbus ofertó un precio significativamente menor que Boeing, teniendo debidamente en cuenta los

[5441] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 62.

[5442] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 64; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 122, 127 y 128.

[5443] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1832 ("los clientes realizan un complejo análisis técnico y económico de la propuesta de cada fabricante para una flota de LCA, traduciendo cada característica técnica, física y económica de cada LCA en un elemento de "valor" ... Este proceso es sumamente subjetivo ... La importancia atribuida a cada factor dependerá de cuáles sean las prioridades de esa línea aérea en particular. Diferencias aparentemente pequeñas en las características físicas o económicas {*sic*} de LCA de Boeing y Airbus competidoras pueden, por tanto, ser determinantes en la decisión de compra de una línea aérea"). (no se reproducen las notas de pie de página)

[5444] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafos 114 y 115.

[5445] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 115.

[5446] Y también en su análisis de la contención de la subida de los precios, la reducción de los precios y la pérdida de ventas. CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 119.

ICC suprimida donde se indica [***]

factores que afectan a la comparabilidad de los precios, y que ese precio significativamente inferior fue un efecto de las supuestas subvenciones.[5447] Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos no lo han demostrado con respecto a ninguna de las campañas de venta en las que se han apoyado para establecer la existencia de una significativa subvaloración de precios.

7.1837 No estamos de acuerdo en que las pruebas que tenemos ante nosotros reflejen los precios reales de las LCA en las campañas de venta. Antes bien, a nuestro juicio, las pruebas guardan relación con el valor de las ofertas de fabricantes que compiten para conseguir el pedido de un cliente en particular. Nos parece claro que esas pruebas demuestran que la evaluación que el cliente hace de las ofertas de venta de LCA competidoras conlleva la consideración de una variedad de elementos, desde el precio de la aeronave misma hasta diversos descuentos, garantías, concesiones, medios de financiación, apoyo, elección del motor y otros aspectos.[5448] Puede perfectamente suceder que la evaluación de ofertas o propuestas competidoras por un cliente conlleve una comparación similar a la descrita en el párrafo 5 del artículo 6. Sin embargo, el cálculo del VAN, tal como lo describen ambas partes,[5449] conlleva una serie de elementos subjetivos y específicos para cada cliente, los cuales, como no tenemos base alguna sobre la que evaluarlos o considerar su importancia, nos impiden concluir que la decisión definitiva del cliente refleja una opción basada en un precio más bajo. Además, el cliente no es el Grupo Especial a cargo de esta diferencia, y consideramos que no podemos rehuir nuestra responsabilidad simplemente aceptando que la elección definitiva por el cliente de la oferta de Airbus de vender LCA en determinadas condiciones específicas demuestra que el precio del producto subvencionado objeto de esa venta era más bajo que el precio del producto similar competidor estadounidense.

7.1838 Aunque hemos concluido que el producto similar en esta diferencia es todas las LCA de Boeing, es evidente que los modelos de LCA ofertados por Boeing y Airbus tienen cada uno sus propias características particulares, y que cada grupo de modelos, y cada modelo específico dentro de un grupo, está diferenciado de modo que ofrece distintas características a clientes específicos para satisfacer sus necesidades particulares. ICSS concerniente a las campañas de venta indica que las características específicas de las LCA en cuestión son en todos los casos elementos importantes en la elección de LCA por un cliente, pero que no se analizan en el vacío, sino como parte de un complejo proceso de negociación con los fabricantes. Las líneas aéreas clientes tienen en cuenta las características de cada LCA en relación con sus flotas, su estructura de rutas y las previsiones de cambios en las rutas y las pautas de tráfico, los gastos de explotación, los costos de mantenimiento, los costos de formación, etc. El número y la variedad de los factores considerados es siempre grande, y distinto para cada cliente. En cada una de las campañas, una u otra de las LCA que constituyen su objeto serán las que mejor se adapten a las necesidades particulares del cliente en ese momento. Parece asimismo que al menos en algunas de esas ventas han influido factores personales y políticos. Es evidente, además, que la competencia entre Boeing y Airbus para conseguir clientes es despiadada, y que ambas empresas están dispuestas a negociar el precio para conseguir una venta importante.

[5447] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafo 120.

[5448] *Véase* la declaración de Rod P. Muddle, CE - Prueba documental 19, párrafos 52-93, donde se describen varios elementos que pueden tenerse en cuenta al evaluar una oferta de LCA. Aparentemente, los Estados Unidos aceptan que los elementos identificados por el Sr. Muddle forman parte del "precio" de cualquier transacción de LCA, o afectan de alguna otra manera al valor de una oferta de LCA. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 281 del Grupo Especial, párrafos 125 y 126.

[5449] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 799-800; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 235 del Grupo Especial, párrafo 62; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1429-1439; CE, respuesta a las preguntas 281 y 282 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1839 Aunque haya otros factores, como el rendimiento, las consideraciones relativas a la flota, o factores personales que afectan a una venta, el precio, en el sentido del valor global de la oferta para el negocio del cliente, sigue siendo uno de los factores determinantes de la decisión del cliente, cuando no el único. Parece claro que un fabricante de LCA consigue hacer una venta en particular porque su oferta de una LCA (o grupo de modelos de LCA) en particular tiene más valor, desde la perspectiva del cliente, que la oferta competidora de LCA del otro fabricante. Sin embargo, no podemos concluir que las declaraciones públicas que reflejan esa consideración del valor de ofertas competidoras constituyen pruebas suficientes para que concluyamos que en una venta dada hubo "subvaloración de precios". Dado que este cálculo tiene lugar como parte de la consideración de las ofertas por el cliente, y no es algo aparente en el precio real de la aeronave, nos parece difícil, si no imposible, llegar a conclusiones sobre la subvaloración de precios, por no hablar de una significativa subvaloración de precios, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, sobre la base de declaraciones públicas de clientes que reflejan un cálculo del valor relativo de ofertas de venta de LCA competidoras, pero no nos ofrecen una base sobre la que establecer una comparación real de los precios. A nuestro entender, ese planteamiento estaría en este caso lejos de lo previsto en el párrafo 5 del artículo 6 cuando en él se describe cómo pueden realizarse las comparaciones de los precios.[5450] Aunque una declaración como la del Director de estrategia de CSA Jan Vana en la que se indica que "ambas ofertas satisfacían todas nuestras especificaciones técnicas, sin excepción. Pero Airbus ofreció el mejor precio"[5451] sugiere la existencia de un cierto grado de subvaloración de precios, ni siquiera en ese caso podemos concluir que esa subvaloración era significativa, o que el precio fue el factor decisivo en virtud del cual el fabricante obtuvo el pedido, habida cuenta de los otros factores en juego, como las consideraciones políticas y las relativas a la flota.[5452]

7.1840 Por tanto, globalmente, aunque aceptamos que el precio fue un factor importante en cada una de esas ventas, y que en algunos casos pudo ser decisivo, en el sentido de que el valor global de la oferta de Airbus al cliente era mayor que el valor de la oferta de Boeing, no podemos, sobre la base de las pruebas que tenemos ante nosotros, llegar a ninguna conclusión por lo que respecta a una significativa subvaloración de precios en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

Pérdida de ventas significativa

7.1841 Los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la pérdida de ventas se basan en la idea de que, salvo que el precio sea el factor determinante en una venta en particular, no puede considerarse que esa venta es una venta perdida.[5453] Sin embargo, los Estados Unidos han aclarado que no recurren exclusivamente al precio en apoyo de sus alegaciones de pérdidas de ventas. Antes bien, presentan alegaciones separadas por lo que respecta a la significativa subvaloración de precios y la significativa pérdida de ventas como efectos separados y distintos de las subvenciones, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC. Reconocen que algunas de las pruebas que presentan son pertinentes para ambas alegaciones, pero mantienen que éstas son jurídica y fácticamente distintas.[5454] Con respecto concretamente a la pérdida de ventas, los Estados Unidos aducen que una venta pudo "perderse" o bien porque Airbus ofreció una LCA en particular a un

[5450] No excluimos la posibilidad de que en un caso distinto pudiera llegarse a una conclusión concerniente a la subvaloración de precios sobre la base de pruebas que no bastan para hacer una comparación directa de los precios en el sentido del párrafo 5 del artículo 6. No obstante, en el presente caso, las pruebas circunstanciales, en el contexto de este producto y esta rama de producción, así como la manera en que se adoptan las decisiones de venta, son simplemente insuficientes para persuadirnos por lo que respecta a las alegaciones de significativa subvaloración de precios.

[5451] Dow Jones Newswire (15 de octubre de 2004), Estados Unidos - Prueba documental 424.

[5452] *Véanse* CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 236 del Grupo Especial, párrafo 158.

[5453] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1821.

[5454] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafo 307.

ICC suprimida donde se indica [***]

precio más bajo o porque pudo ofrecer un modelo específico de LCA del que no habría dispuesto de no haber sido por las subvenciones.[5455]

7.1842 El texto del párrafo 3 del artículo 6 no proporciona a los grupos especiales orientación sobre el método a seguir para evaluar las alegaciones de pérdida de ventas, salvo en que especifica que esa pérdida de ventas debe tener lugar "en el mismo mercado". Tampoco hay más orientación en ninguna otra disposición del Acuerdo SMC. Como ésta es la primera diferencia en la que se han formulado alegaciones de pérdida de ventas para demostrar la existencia de un perjuicio grave en el marco del párrafo 3 del artículo 6, carecemos a este respecto de orientación derivada de procedimientos de solución de diferencias.[5456]

7.1843 A tenor del texto del párrafo 3 c) del artículo 6 nos parece claro que en esa disposición se describen cuatro efectos distintos que, si se han constatado, pueden respaldar una constatación de existencia de perjuicio grave: significativa subvaloración de precios, significativa contención de la subida de los precios, reducción de los precios o pérdida de ventas en el mismo mercado. No hay en el texto de la disposición nada que establezca o requiera, como cuestión de derecho, alguna conexión o vínculo entre esos cuatro tipos de efectos. Podemos, desde luego, entender que, como cuestión de hecho en un caso concreto, puede haber vínculos entre, por ejemplo, la subvaloración de precios y la pérdida de ventas, o la subvaloración de precios y la reducción de los precios o la contención de su subida. Sin embargo, no vemos en el texto nada que requiera que una venta tenga que perderse debido al precio para que pueda considerarse que es una venta perdida a los efectos del párrafo 3 c) del artículo 6.

7.1844 Aunque las Comunidades Europeas mantienen que los Estados Unidos se apoyan en la subvaloración de precios para establecer la existencia de la pérdida de ventas, habida cuenta de los argumentos de los Estados Unidos en su conjunto, esto claramente no es así. Las Comunidades Europeas afirman que "sólo si el precio más bajo ganador de Airbus es significativamente más bajo *y* ese precio significativamente más bajo es efecto de las subvenciones" puede prosperar la alegación de pérdida de ventas significativa formulada por los Estados Unidos.[5457] A nuestro juicio, no hay en el texto del Acuerdo SMC fundamento jurídico alguno para opinar que la pérdida de ventas tiene que demostrarse sobre la base de una subvaloración de precios, y las Comunidades Europeas no han demostrado lo contrario.

7.1845 Las Comunidades Europeas no discuten que Boeing perdió ventas en competencia con Airbus, en el sentido de que el cliente compró LCA de Airbus en lugar de LCA de Boeing. Aunque hemos concluido que sobre la base de las pruebas que tenemos ante nosotros no puede concluirse que existió una significativa subvaloración de precios, esto no significa que no hubiera una pérdida de ventas significativa. A nuestro juicio, es evidente que Boeing perdió ventas en beneficio de Airbus en los pedidos de easyJet, Air Berlin, Czech Airlines, Air Asia, Iberia, South African Airways, Thai Airways Internacional, Singapore Airlines, Emirates Airlines y Qantas.[5458] Además, nos parece

[5455] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 54 del Grupo Especial, párrafos 309 y 310. El Brasil considera que no es necesario que el precio sea la única razón de las pérdidas de ventas, siempre que sea uno de los factores importantes que las causan. Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 55.

[5456] Aunque las alegaciones de pérdida de ventas no son raras en el contexto de las alegaciones de existencia de daño importante en investigaciones antidumping y en materia de derechos compensatorios, ni el artículo 15 del Acuerdo SMC ni el artículo 3 del *Acuerdo Antidumping* aluden a la pérdida de ventas, y no tenemos conocimiento de ninguna diferencia en la que el examen de las alegaciones de pérdida de ventas se haya abordado en el contexto de las medidas comerciales correctivas.

[5457] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1821.

[5458] Observamos que las Comunidades Europeas presentan extensos argumentos concernientes a otras ventas a distintas líneas aéreas, alegando que no representaron pérdidas de ventas de Boeing por razones de

ICC suprimida donde se indica [***]

evidente que si obtener una venta en particular reviste "importancia estratégica" para Airbus, como las Comunidades Europeas afirman por lo que respecta a la campaña de easyJet arriba examinada[5459], la pérdida de esa venta para Boeing es igualmente importante, y está justificado considerarla como una pérdida de venta importante. Además, las pérdidas de ventas son importantes en la medida en que retrasan la capacidad de un fabricante para beneficiarse de los importantes efectos de aprendizaje y economías de escala en esta rama de producción, por lo que tienen una significación que va más allá de sus efectos directos sobre los ingresos.[5460] Por lo demás, ambas partes reconocen las ventajas de ser el proveedor establecido de un cliente dado por lo que respecta a posteriores compras, lo que hace aún más significativas las pérdidas de ventas. Aunque es cierto que un fabricante puede compensar algunas de esas desventajas encontrando otro cliente que quiera aprovechar turnos de entrega, esto, a nuestro juicio, no resta importancia a una pérdida de ventas.[5461] Dado el número de aeronaves y las cuantías de dólares involucradas en esas ventas, así como las consideraciones que acabamos de describir, concluimos que esas pérdidas de ventas son significativas. En la sección e) *infra* examinamos si esas significativas pérdidas de ventas son efecto de las subvenciones específicas que hemos constatado se otorgaron a Airbus con respecto a determinadas LCA.

ii) Efectos significativos de contención de la subida de los precios y reducción de los precios

7.1846 En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* el Grupo Especial examinó el sentido de las expresiones contención de la subida de los precios y reducción de los precios y concluyó lo siguiente:

> "Así pues, 'contención de la subida de los precios' se refiere a la situación en que los 'precios' -en términos de 'la cantidad de dinero establecida para la venta del algodón americano (*upland*)' o el 'valor' de ese algodón- se ven impedidos o inhibidos de aumentar (es decir, no aumentan cuando de otra forma lo habrían hecho) o aumentan, pero el aumento es menor del que habría sido de otra forma. Hay reducción de los precios cuando los 'precios' son empujados hacia abajo, o reducidos."[5462]

Esta definición de contención de la subida de los precios fue aprobada por el Órgano de Apelación en su examen del informe del Grupo Especial.[5463] En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, el Órgano de Apelación desarrolló aún más las nociones de contención de la subida de los precios y reducción de los precios:

---

precio. Sin embargo, los Estados Unidos no se apoyaron en esas ventas para justificar su alegación de existencia de perjuicio grave en forma de pérdida de ventas, y en consecuencia no las tomamos en consideración en este contexto.

[5459] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1881-1883.

[5460] *Véanse* los párrafos 7.1717, y 7.1726 y 7.1727 *supra*, concernientes a los efectos de aprendizaje y las economías de escala.

[5461] Las Comunidades Europeas afirman que "aun suponiendo, a efectos de argumentación, que por efecto de las supuestas subvenciones a Airbus, Boeing perdiera algunas ventas entre 1999 y 2005, esa 'pérdida de ventas' no es actualmente *significativa* habida cuenta del enorme volumen de pedidos atrasados y del hecho de que Boeing ha vendido todos los turnos de pedidos 'perdidos' antes a otros clientes, probablemente a precios más altos". Segunda declaración final confidencial de las Comunidades Europeas, párrafo 21. Como se detalla más abajo, no consideramos que las mejoras en la situación de Boeing, evidenciadas por su volumen de pedidos atrasados, o cualesquiera esfuerzos que hubiera hecho para mitigar los efectos desfavorables sufridos, son pertinentes por lo que respecta a nuestro examen del perjuicio grave. Desde luego, no consideramos que la determinación de si las pérdidas son "significativas" debe hacerse con respecto a un período varios años posterior al hecho. Las pérdidas de ventas que son en ese momento significativas pueden perfectamente sustentar una constatación de existencia de perjuicio grave actual.

[5462] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1277.

[5463] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 424.

ICC suprimida donde se indica [***]

> "Al nivel conceptual, vemos algunas diferencias entre el concepto de 'reducción de los precios' y 'contención de la subida de los precios' tal como se definen en el procedimiento inicial. En tanto que la reducción de los precios es un fenómeno que puede observarse directamente, la contención de la subida de los precios no lo es. Es posible observar los precios que bajan; por el contrario, la contención de la subida de los precios se refiere a la situación en que los precios son inferiores a lo que de otro modo habrían sido como consecuencia de varios factores; en este caso, las subvenciones. La identificación de una contención de la subida de los precios presupone en consecuencia una comparación de una situación fáctica observable (precios) con una situación hipotética (cuáles habrían sido los precios) en la que es preciso determinar si, en ausencia de las subvenciones (o de algún otro fenómeno determinante), los precios habrían aumentado o habrían aumentado más de lo que efectivamente aumentaron."[5464]

7.1847 En el presente caso, los Estados Unidos alegan que a lo largo del período 2001 a 2006, inclusive, puede observarse tanto una significativa contención de la subida de los precios como una significativa reducción de los precios en el mercado mundial de cuatro modelos de LCA de Boeing: los 737NG, 767, 747 y 777.[5465] Los Estados Unidos sostienen, y las Comunidades Europeas no discrepan, que el mercado mundial es el mercado adecuado para medir los efectos sobre los precios de las subvenciones a Airbus.[5466] Para cada uno de los cuatro modelos de LCA de Boeing, los Estados Unidos presentan un gráfico de líneas en el que se reproducen los movimientos de los precios anuales indizados de pedidos de LCA de Boeing y el Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas ("PPI") de los Estados Unidos. Aducen que los gráficos que han presentado muestran que los precios en el mercado mundial indizados para cada uno de los cuatro modelos de LCA de Boeing han disminuido a lo largo de este período, lo que demuestra la reducción de los precios.[5467] Sostienen, además, que el hecho de que los precios no hayan seguido el PPI demuestra contención de la subida de los precios. Los Estados Unidos describen el PPI como el índice de precios al productor para los fabricantes aeroespaciales de los Estados Unidos -una medición de los costos generales de la

---

[5464] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)*, párrafo 351.

[5465] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 804. Los Estados Unidos presentaron inicialmente datos correspondientes al período 2001 a 2005, inclusive, y, en su Segunda comunicación escrita, cuadros actualizados que contenían datos correspondientes a 2006. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 726, Estados Unidos - Prueba documental 612 (ICC). Aunque estamos procediendo sobre la base de considerar que todas las LCA de Boeing son el producto "similar" a todas las LCA de Airbus, el producto subvencionado, creemos adecuado examinar las tendencias de los precios de cada uno de los modelos, por ser esta la base más precisa para nuestra evaluación. Ninguna de las partes ha sugerido que alguna alternativa, por ejemplo alguna forma de agregación o promediación, sería posible o adecuada. No obstante, aunque el examen de las tendencias correspondientes a modelos específicos es adecuada, nuestra conclusión sobre si los Estados Unidos han demostrado la existencia de una significativa contención de la subida o reducción de los precios debe hacerse con respecto al producto similar, las LCA. *Véase* el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, párrafos 195, 204 (el Órgano de Apelación concluyó que una autoridad investigadora, al evaluar el daño causado a una rama de producción nacional "en su conjunto", podía debidamente realizar una evaluación de partes, sectores o segmentos en particular de esa rama de producción nacional, siempre que ese examen se hiciera de manera objetiva, o bien examinando también todas las demás partes o explicando por qué no es necesario hacerlo).

[5466] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 803, en el que, citando la definición del mercado geográfico utilizada por la Comisión Europea en su Decisión de 1997 relativa a la fusión entre McDonald Douglas y Boeing, es decir, el mercado mundial, Estados Unidos - Prueba documental 375, párrafo 20, los Estados Unidos afirman que "en el contexto del presente caso el mercado mundial es el mercado adecuado para medir los efectos sobre los precios de las subvenciones a Airbus"; CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1726-1758, 1798-1819, 1999-2023 y 2077-2086.

[5467] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 804-809.

ICC suprimida donde se indica [***]

rama de producción que los Estados Unidos sostienen representa un "sustitutivo razonable de la cuantía en que cabría esperar que los precios de las LCA aumentaran de no estar contenidos por algún factor externo".[5468] Así pues, los Estados Unidos alegan que de hecho el PPI es una referencia objetiva para los cambios en los precios que cabría esperar a lo largo del período, y que el hecho de que los precios no aumentaran como se habría previsto demuestra la contención de la subida de los precios que puede observarse directamente en el presente caso. Según los Estados Unidos, el hecho de que los precios indizados de las LCA de Boeing a lo largo del período 2001 a 2006, inclusive, no hayan seguido el PPI demuestra una significativa contención de la subida de los precios.[5469] Por último, los Estados Unidos afirman que la contención de la subida y la reducción de los precios observadas son significativas. Los cuatro gráficos presentados por los Estados Unidos se reproducen *infra*. Examinaremos cada uno de ellos sucesivamente antes de exponer nuestras opiniones sobre los argumentos de las partes.

Gráfico 11: Boeing 737NG, precios medios indizados de pedidos comparados con el PPI (2001-2006)

[***]

7.1848 Los Estados Unidos afirman que los precios anuales indizados del Boeing 737NG en el mercado mundial **[***]** entre 2001 y 2005[5470] antes de **[***]**.[5471] Observan que **[***]**.[5472] Según los Estados Unidos, esos ajustes en los precios de los pedidos demuestran los efectos de contención de la subida de los precios de las prácticas de Airbus en materia de fijación de precios, ya que muestran una reducción significativa a lo largo de tres años. Explican que el PPI aumentó un 21,19 por ciento de 2001 a 2006, lo que a su juicio refleja una disminución del **[***]** por ciento del precio del 737NG, y en consecuencia tanto una contención significativa de la subida de los precios como una reducción significativa de los precios.[5473]

Gráfico 12: Boeing 767, precios medios indizados de pedidos comparados con el PPI (2001-2006)

[***]

7.1849 Con respecto a los precios del Boeing 767, los Estados Unidos alegan una tendencia similar, con precios de **[***]** de los pedidos en 2002. Sin embargo, los precios **[***]**. Una vez más, los Estados Unidos afirman que el aumento del PPI demuestra una disminución ajustada por la inflación del **[***]** por ciento a lo largo del período 2001-2006, lo que demuestra la significativa contención de

[5468] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5469] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial; observaciones de los Estados Unidos relativas al informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21- Brasil)*, párrafos 14-16.

[5470] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 805; Estados Unidos - Prueba documental 612 (ICC) (gráfico 4, reproducida *supra*).

[5471] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 805; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 726; Estados Unidos - Prueba documental 612 (ICC) (gráfico 4).

[5472] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 805.

[5473] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 726; respuesta de los Estados Unidos a las Preguntas 55 y 237 del Grupo Especial; Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

la subida de los precios y reducción de los precios experimentadas por Boeing a lo largo del período pertinente.[5474]

Gráfico 13: Boeing 747, precios medios indizados de pedidos comparados con el PPI (2001-2006)

[***]

7.1850 Los Estados Unidos sostienen que el gráfico *supra* demuestra que los precios del Boeing 747 disminuyeron a lo largo del período pertinente, **[***]**.[5475] Una vez más, los Estados Unidos observan que esos precios no se mantuvieron al nivel de la inflación, representada por el PPI, ya que disminuyeron en más de un **[***]** por ciento para final del período, lo que demuestra tanto una contención significativa de la subida de los precios como una reducción significativa de los precios.[5476]

Gráfico 14: Boeing 777, precios medios indizados de pedidos comparados con el PPI (2001-2006)

[***]

7.1851 Finalmente, por lo que respecta al 777, los Estados Unidos aducen que se observa una pauta distinta, con **[***]**.[5477] Atribuyen el aumento de los precios del 777 en 2005 y 2006 a los efectos que el aumento de los precios del combustible tuvo para la competitividad del Airbus A340, que tiene cuatro motores, en comparación con el bimotor 777.[5478]

7.1852 Los Estados Unidos sostienen que, globalmente, los datos concernientes a los precios en el mercado mundial demuestran que los precios de las LCA de Boeing han disminuido, o en el mejor de los casos no han podido seguir el ritmo del aumento de los costos que representan los aumentos en el PPI. A juicio de los Estados Unidos, esto es una prueba de significativa contención de la subida de los precios y reducción de los precios en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.1853 Las Comunidades Europeas no discuten la información sobre precios presentada por los Estados Unidos. En lugar de ello aducen, entre otras cosas, y basándose en sus cálculos de las cuantías de subvención por aeronave para cada familia de LCA de Airbus, que las subvenciones eran demasiado antiguas, demasiado pequeñas, y de una naturaleza que haría imposible que hubieran

[5474] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 807; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 726; Estados Unidos - Prueba documental 612 (ICC) (figura 5, reproducida *supra*), respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 55 y 237 del Grupo Especial; Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5475] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 807; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 726; Estados Unidos - Prueba documental 612 (ICC) (figura 6, reproducida *supra*); Estados Unidos, respuesta a las preguntas 55 y 237 del Grupo Especial; Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5476] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 726 (figura 6); respuesta de los Estados Unidos a las Preguntas 55 y 237 del Grupo Especial; Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5477] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 808; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 727; Estados Unidos - Prueba documental 612 (ICC) (figura 7, reproducida *supra*).

[5478] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 727-729.

ICC suprimida donde se indica [***]

causado los efectos sobre los precios observados.[5479] Abordaremos los argumentos de las Comunidades Europeas relativos a la causalidad más adelante en este informe.

7.1854 Por lo que respecta, en primer lugar, a si los Estados Unidos han establecido que a lo largo del período pertinente hubo una significativa reducción de los precios, recordamos que la reducción de los precios es aquella situación en la que se observa que los precios caen. Como indicó el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21)*, la reducción de los precios es un fenómeno que puede observarse directamente. Recordamos, además, que una reducción significativa de los precios tiene que ser una reducción de los precios "importante, notable ... que tiene consecuencias".[5480] Basándonos en los datos que figuran en los gráficos *supra*, estimamos que los Estados Unidos han demostrado la existencia de una reducción significativa de los precios en el mercado mundial de tres de los cuatro modelos de LCA de Boeing a lo largo del período 2001 a 2006. Sin embargo, no estamos persuadidos de que se haya demostrado la existencia de una reducción significativa de los precios en el mercado mundial del Boeing 777 a lo largo del mismo período. Los precios de ese modelo de LCA sólo disminuyeron en uno de esos cinco años. En todos los demás años, los precios aumentaron aproximadamente en paralelo con los cambios en el PPI, con la excepción de 2006, cuando aumentaron significativamente más, hasta llegar aproximadamente al mismo nivel que el PPI.

7.1855 Observamos que las ventas del Boeing 777 sólo representaron una pequeña proporción de las ventas globales de LCA de Boeing a lo largo del período de referencia.[5481] Por tanto, los datos que figuran en los gráficos de precios demuestran que Boeing experimentó una significativa reducción de los precios por lo que respecta a la inmensa mayoría de sus ventas de LCA. En consecuencia, concluimos que, globalmente, los Estados Unidos han demostrado la existencia de una significativa reducción de los precios de las LCA de Boeing en el mercado mundial a lo largo de los años 2001 a 2006.

7.1856 Por lo que respecta a la contención significativa de la subida de los precios, las Comunidades Europeas afirman que el PPI de Manufacturas Aeronáuticas de los Estados Unidos no es una medida fiable de los aumentos de costos que afrontó Boeing, y que el hecho de que los precios de determinadas aeronaves no aumentaran en paralelo con ese índice es del todo irrelevante para determinar si en el período pertinente hubo una contención significativa de la subida de los precios.[5482] Según las Comunidades Europeas, el PPI es un instrumento teórico que sólo tiene en cuenta los costos de los materiales y la mano de obra en los Estados Unidos, por lo que aporta poca información sobre los verdaderos costos de fabricación de Boeing.[5483] Además, las Comunidades Europeas alegan que a lo largo del último decenio Boeing ha introducido una serie de medidas de reestructuración y reducción de costos, incluido un mayor recurso a los proveedores para que asuman un papel más importante en la producción y subcontratación de LCA, con la consiguiente reducción de los costos de fabricación. Las Comunidades Europeas también sostienen que Boeing ha podido aprovechar los efectos de curva de aprendizaje que de manera análoga han reducido sus costos de fabricación.[5484]

[5479] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1726-1758, 1798-1819, 1999-2023 y 2077-2086; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1148-1161, 1166-1174.

[5480] *Véase* el examen del término "significativo" en los párrafos 7.1795 y 7.1796 *supra*.

[5481] Según los datos presentados en CE - Prueba documental 21, los pedidos del Boeing 777 representaron menos del 15 por ciento de los pedidos totales de LCA de Boeing entre 2001 y 2006. Entendemos que los precios del 777 son más altos que los del 737, pero no disponemos de información que pudiera sugerir que esa diferencia es de una magnitud que socavaría nuestra conclusión general.

[5482] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5483] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5484] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1857 Las Comunidades Europeas sugieren que la medida adecuada para evaluar el aumento de los costos de Boeing es el margen de explotación de Boeing, que está en función de los costos e ingresos reales, de manera que un aumento del margen de explotación significa que los costos están disminuyendo, o que los ingresos están aumentando (reflejando aumentos de precios), o ambas cosas.[5485] Las Comunidades Europeas aluden a pruebas que a su juicio demuestran que los márgenes de explotación de Boeing aumentaron en 2006, y que se esperaba que aumentaran en 2007 y 2008, entre ellas una declaración de abril de 2007 del Jefe de Finanzas de Boeing en la que se indicaba que los márgenes de explotación de Boeing resultaban de "una combinación tanto de mejores precios, a medida que hoy se van estabilizando, ... como de nuestros esfuerzos de productividad".[5486] Por tanto, las Comunidades Europeas no creen que de hecho los precios de las LCA de Boeing no hayan aumentado en paralelo con la inflación, y afirman que "no sólo los precios de Boeing están aumentando, sino que además sus costos están disminuyendo".[5487]

7.1858 Los Estados Unidos aducen que cabe esperar que la relación entre beneficios de explotación y costos varíe en función del volumen de unidades vendidas, con total independencia de cualesquiera cambios subyacentes en los niveles de precios. Por tanto, según los Estados Unidos, las tendencias en los márgenes de explotación reales, consideradas sin referencia a cambios en el volumen de entregas a lo largo del período pertinente, nada dicen sobre los niveles de precios que cabría esperar a falta de factores externos que contuvieran su subida.[5488] Además, remitiéndose a varios pasajes de una información de prensa de junio de 2005 presentada por las Comunidades Europeas como Prueba documental 926, los Estados Unidos explican que las cláusulas de "aumento de los precios" -en virtud de las cuales los precios de los pedidos en los contratos de venta de LCA están indizados por inflación para derivar el precio real pagadero por la LCA a su entrega- obedecen a los mismos factores que constituyen el PPI, a saber, cambios en los costos de los materiales y la mano de obra en la rama de producción aeroespacial de los Estados Unidos. De hecho, los Estados Unidos observan que en la misma información de prensa se indica que la cláusula de aumento de los precios normalmente aplicada por Airbus en sus contratos se basa en "los costos de la mano de obra en la rama de producción aeroespacial, los costos de la energía y los costos de los materiales en los Estados Unidos".[5489] De manera análoga, los Estados Unidos destacan el siguiente pasaje de una declaración del Sr. Rod P. Muddle, un "especialista en la adquisición de grandes aeronaves civiles", que las Comunidades Europeas presentaron como Prueba documental 19:

> "Los precios de las LCA se negocian a menudo varios años antes de la entrega. Los fabricantes lo tienen en cuenta ajustando los precios en función de la fecha de entrega. El precio pagadero a la entrega depende de incrementos anuales, o 'aumentos' sobre el precio de catálogo de la LCA, al que se aplican todas las adiciones y sustracciones. Airbus y Boeing aplican distintas fórmulas para los aumentos. Las fórmulas derivan de cambios en los costos de los materiales y la mano de obra en la rama de producción aeroespacial."[5490]

Finalmente, los Estados Unidos aducen que también la información de prensa presentada por las Comunidades Europeas en su Prueba documental 926 pone de manifiesto la significativa contención de subida de los precios y reducción de los precios que alegan puede observarse a lo largo del período

---

[5485] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5486] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, donde se cita CE - Prueba documental 793.

[5487] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5488] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial.

[5489] Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, donde se hace referencia a información que figura en CE - Prueba documental 926.

[5490] CE - Prueba documental 19, párrafo 55, citado en la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 237 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

pertinente, porque explica los motivos por los que los clientes que hicieron pedidos de LCA entre 1995 y 2000 estaban, como consecuencia de las cláusulas de aumento de los precios, pagando por sus LCA entregadas posteriormente más que los clientes que habían hecho pedidos después de ese período, debido a que los precios de los pedidos no habían aumentado, o incluso habían disminuido, en los años abarcados por el período de referencia pertinente.[5491]

7.1859 Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que, en términos generales, cabría esperar que en cualquier industria manufacturera, en igualdad de las restantes condiciones, los precios tenderían a aumentar cuando los costos de producción aumentasen. Las pruebas que tenemos ante nosotros sugieren que esto es también lo que cabe esperar en la rama de producción de LCA. En particular, tanto Boeing como Airbus normalmente tratan de asegurarse de que el precio final pagado por un cliente por una LCA entregada unos años después de la fecha en que se pidió se ajuste en función de cualesquiera incrementos en los costos de fabricación que tengan lugar a lo largo del período intermedio, incluyendo en sus contratos de ventas una cláusula de "aumento de los precios". No obstante, en lugar de atenerse a sus propios costos *reales* de fabricación como base para calcular los precios finales a la entrega, las fórmulas sobre aumento de los precios utilizadas por las dos empresas parecen derivarse de datos que establecen aproximadamente esos costos sobre una base más general. Así lo ponen de manifiesto la información de prensa que las Comunidades Europeas han presentado y la descripción que el especialista de las Comunidades Europeas, Sr. Rod P. Muddle, hace de la manera en que se fijan los precios de las LCA. De hecho, ambas fuentes indican que las fórmulas de aumento de los precios de Boeing y Airbus están estrechamente relacionadas con cambios en "los costos de los materiales y de la mano de obra en la rama de producción aeroespacial" de los Estados Unidos. En otras palabras, las pruebas que tenemos ante nosotros demuestran que las cláusulas de "aumento de los precios" utilizadas tanto por Boeing como por Airbus normalmente indizan los precios de las LCA a un sustitutivo por aumento de los costos que se basa en su mayor parte en los mismos factores integrados en el cálculo del PPI.[5492] Así pues, estamos persuadidos de que el PPI representa un sustitutivo razonable del aumento de los costos que tanto Boeing como Airbus normalmente tratarían de tener en cuenta al fijar los precios de sus LCA.[5493] De ello se sigue que el PPI puede utilizarse como referencia razonable para determinar las tendencias y niveles de los precios que cabría esperar a lo largo del período de referencia. Por consiguiente, la existencia de una contención de la subida de los precios de las LCA de Boeing en el mercado mundial puede observarse directamente sobre la base de una comparación entre las tendencias de los precios indizados reales y el PPI.

7.1860 Comparando el PPI en cada gráfico con los precios de las LCA de Boeing se observa claramente un grado de contención de la subida de los precios en el mercado mundial de cada uno de los cuatro modelos de LCA de Boeing. No obstante, estimamos que las pruebas sólo demuestran una contención **significativa** de la subida de los precios en el caso del 737, el 767 y el 747. En lo que respecta al 777, la contención de la subida de los precios observada refleja una disminución de los

[5491] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 237 del Grupo Especial, donde se hace referencia a la Prueba documental 926 presentada por las Comunidades Europeas.

[5492] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 742; Estados Unidos, observación sobre CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafo 303.

[5493] Una de las razones por las que las Comunidades Europeas consideran que el PPI es irrelevante por lo que respecta a la contención de la subida de los precios es que Boeing supuestamente subcontrata gran parte de su producción de LCA a proveedores fuera de los Estados Unidos. CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial. Destacamos, no obstante, que las Comunidades Europeas, al hacer esa observación, sólo se refieren a la manufactura de componentes para el Boeing 787, cuya producción comercial no había comenzado durante el período pertinente. *Ibid.* Además, aun admitiendo que una parte significativa de la actual fabricación de componentes del 787 tenga lugar fuera de los Estados Unidos, el argumento de las Comunidades Europeas, a nuestro entender, no obra en menoscabo de la pertinencia del PPI por lo que respecta al aumento de los costos en la rama de producción de LCA en general durante el período que estamos examinando.

ICC suprimida donde se indica [***]

precios que sólo tuvo lugar un año (2004). En tres de los otros cuatro años (2002, 2003 y 2006), el aumento en los niveles de los precios indizados experimentado por el Boeing 777 fue mayor, proporcionalmente, que los aumentos del PPI. Los precios del Boeing 777 también aumentaron en 2005 prácticamente al mismo ritmo que el PPI. En consecuencia, consideramos que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de una contención significativa de la subida de los precios a lo largo del período pertinente para este modelo de LCA de Boeing.

7.1861 Recordamos, una vez más, que las ventas del Boeing 777 sólo representaron una pequeña proporción de las ventas globales de LCA de Boeing a lo largo del período de referencia.[5494] Por tanto, concluimos que las pruebas que tenemos ante nosotros demuestran que Boeing experimentó una contención significativa de la subida de los precios con respecto a la inmensa mayoría de sus ventas de LCA. Por consiguiente, concluimos que, globalmente, los Estados Unidos han demostrado la existencia de una contención significativa de los precios en el mercado mundial de las LCA de Boeing a lo largo de los años 2001 a 2006.

7.1862 Habiendo concluido que los Estados Unidos han demostrado que, globalmente, Boeing experimentó una significativa contención de la subida de los precios y una reducción significativa de los precios a lo largo del período pertinente, observamos que, con respecto a esos dos fenómenos, una gran proporción de las disminuciones absolutas y relativas de los precios tuvo lugar en 2002, coincidiendo con la muy desfavorable situación de la rama de producción que siguió a lo sucedido el 11 de septiembre. Esto es una cuestión que a nuestro entender atañe a la causalidad, es decir, a si la significativa contención de la subida de los precios y reducción de los precios que hemos observado fueron causadas por las subvenciones. Y en la cuestión de la causalidad, es decir, en si los efectos en el mercado invocados para demostrar la existencia de perjuicio grave que se ha probado se produjeron durante el período que examinamos son efecto de las subvenciones específicas a Airbus que hemos constatado, centraremos ahora nuestra atención.

e) La cuestión de si las subvenciones son la causa de los efectos en el mercado observados

i) Argumentos de los Estados Unidos

7.1863 Los Estados Unidos aducen que la AEP/FEM distorsiona la competencia en el mercado de las LCA en dos formas por lo menos.[5495] En primer lugar, aducen que la AEP/FEM desplaza una parte del riesgo comercial de las decisiones de poner en marcha proyectos trasladándola de Airbus a los Gobiernos participantes en Airbus (Alemania, España, Francia y el Reino Unido), haciendo posible que Airbus pusiera en marcha proyectos de modelos de aeronaves que, sin la AEP/FEM, no habría emprendido. En segundo lugar, los Estados Unidos afirman que la AEP/FEM suministra a Airbus un importante flujo de caja adicional y otros recursos financieros en condiciones que no son las de mercado y que le permiten fijar los precios de sus aeronaves con criterio más agresivo que el que le resultaría posible sin la AEP/FEM. Según los Estados Unidos, las otras subvenciones que ha impugnado en esta diferencia tienen en lo esencial los mismos efectos, porque del mismo modo que la AEP/FEM también desplazan costos de desarrollo de las LCA trasladándolos de Airbus a los Gobiernos participantes en Airbus.[5496] Por lo tanto, los Estados Unidos aducen que las subvenciones otorgadas a Airbus han tenido el efecto de hacerle posible poner en marcha proyectos de nuevas LCA ampliando con ello su cuota de mercado, sobre todo durante el período de 2001 a 2006, en detrimento

[5494] *Véase* la nota 5481 *supra*.

[5495] Los Estados Unidos sugieren que puede haber otras formas de distorsión del mercado. Sin embargo, en vista de que no han presentado pruebas ni argumentos respecto de tales "otras" formas de supuesta distorsión del mercado, nuestro análisis se limitará a los dos aspectos de la distorsión del mercado que son objeto de las pruebas y los argumentos presentado por los Estados Unidos.

[5496] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 819.

ICC suprimida donde se indica [***]

de la industria de las LCA de los Estados Unidos, causando un perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos en el sentido de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6.

7.1864 Los Estados Unidos sostienen que, sin la AEP/FEM y todas las demás subvenciones en litigio en esta diferencia, Airbus habría tenido a lo sumo modelos de LCA diferentes y menos numerosos para la venta en el respectivo mercado mundial. Los Estados Unidos aducen que, incluso suponiendo que Airbus existiera sin la AEP/FEM, su entrada en los diversos segmentos del mercado de las LCA se habría producido más tarde y con aeronaves diferentes. A este respecto, los Estados Unidos sostienen lo que sigue:

> "aunque Airbus hubiera entrado en determinado segmento del mercado de las LCA en algún otro momento con una aeronave diferente (en su capacidad técnica, sus especificaciones y demás características), el efecto sobre la industria estadounidense de las LCA habría sido distinto. El hecho de que Airbus entrase en un segmento del mercado en un momento y de una forma que sólo le eran posibles gracias a las subvenciones no podía dejar de tener efectos de distorsión en el mercado."[5497]

7.1865 En apoyo de su alegación de que las subvenciones "han facilitado y acelerado la introducción de cada uno de los principales modelos de Airbus"[5498], los Estados Unidos se apoyan principalmente en dos tipos de pruebas. El primero consiste en declaraciones formuladas tanto por funcionarios de Airbus como de Gobiernos participantes en Airbus. Los Estados Unidos afirman que esas declaraciones demuestran no sólo que Airbus ha dependido de subvenciones para poder introducir sus aeronaves en el mercado, sino también que esas subvenciones estaban destinadas a competir con productos y productores estadounidenses, obteniendo de ese modo cuotas de mercado para Airbus.[5499] El segundo es un informe preparado por el Dr. Gary J. Dorman, de NERA Economic Consulting.[5500] El informe Dorman presenta una simulación de un estudio de viabilidad referente a una aeronave de fuselaje ancho "típica" y tiene por objeto demostrar, sobre la base de la simulación, los efectos de las medidas del tipo de la AEP/FEM en los aspectos económicos de la decisión de poner en marcha un proyecto de LCA. Según los Estados Unidos, el informe Dorman demuestra la forma en que la AEP/FEM desplaza el riesgo a los Gobiernos participantes en Airbus, haciendo "más probable el hecho mismo de la puesta en marcha del proyecto".[5501]

7.1866 Los Estados Unidos también afirman que la AEP/FEM, junto con las demás subvenciones en litigio en esta diferencia, han reducido directa e indirectamente el costo marginal del capital para Airbus, permitiéndole alcanzar objetivos de rentabilidad a pesar de reducir los precios. Los Estados Unidos aducen que la AEP/FEM, al reducir el costo del capital en los años iniciales del proyecto relativo a una aeronave, permite a Airbus actuar como mayor flexibilidad al fijar los precios de todas sus LCA durante ese período y mantener al mismo tiempo un fuerte ritmo de desarrollo.[5502] En apoyo de sus argumentos referentes al efecto de la AEP/FEM en la fijación de los precios, los Estados Unidos invocan en particular declaraciones publicadas en "Airbus Annual Review" de 2005, que según aducen los Estados Unidos indican que Airbus asignaba más importancia a la participación en el mercado que a la rentabilidad.[5503] Los Estados Unidos también hacen referencia a ciertos documentos presentados por la entidad de calificación crediticia Moody's, que supuestamente demuestran que la AEP/FEM tuvo por consecuencia una calificación crediticia más favorable

[5497] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 572.
[5498] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 830.
[5499] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 829-838.
[5500] Informe Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC).
[5501] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 141.
[5502] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 595.
[5503] Airbus Annual Review 2005, Estados Unidos - Prueba documental 441.

ICC suprimida donde se indica [***]

de EADS, empresa matriz de Airbus, que la que habría obtenido de otro modo, así como un informe del Deutsche Bank de 2007 que indica que la AEP/FEM representaba casi la mitad del "flujo de caja disponible" neto de EADS.[5504] Los Estados Unidos se apoyan también en la explicación del mecanismo **[***]** expuesta por Christian Scherer, Vicepresidente Ejecutivo de Airbus, en una declaración preparada para los fines de este procedimiento de solución de diferencias.[5505]

7.1867 Los Estados Unidos, aunque sostienen que no tienen la obligación de cuantificar el beneficio de las subvenciones en litigio, presentan como prueba de la magnitud de las subvenciones un informe preparado por NERA Economic Consulting, en el que se calcula que el beneficio total de la AEP/FEM por lo que respecta a su repercusión en la situación financiera de Airbus existente a finales del año 2006 se cifra entre 92.500 y 178.200 millones de dólares EE.UU.[5506] Los Estados Unidos aducen igualmente que, con independencia del método que se emplee para el cálculo del beneficio, Airbus no habría podido cubrir el costo de una financiación equivalente en condiciones comerciales.[5507]

7.1868 Por lo tanto, en lo esencial, los Estados Unidos sostienen que sin las subvenciones impugnadas Airbus habría tenido modelos de LCA diferentes y menos numerosos y no habría podido fijar con criterio tan agresivo el precio de los modelos que posee. Según los Estados Unidos, en esto consiste el efecto de distorsión del mercado causado por las subvenciones en litigio en esta diferencia. Apoyándose en este criterio, los Estados Unidos plantean una situación hipotética en que "el sector estadounidense de las LCA produciría y vendería más aeronaves y a precios más elevados que teniendo que hacer frente a una competencia subvencionada".[5508] Aunque los Estados Unidos presentan pruebas y argumentos referentes a cada una de las formas de perjuicio grave establecidas en los apartados a) a c) del párrafo 3 del artículo 6, estas supuestas distorsiones del mercado y sus supuestos efectos en el desarrollo y los precios de las LCA se encuentran en la médula de la alegación de los Estados Unidos sobre perjuicio grave. Los Estados Unidos aducen que cada una de las formas de perjuicio grave invocadas resulta directamente de los efectos de distorsión del mercado causados por las subvenciones.[5509]

ii) Argumentos de las Comunidades Europeas

7.1869 Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no pueden demostrar que los diversos programas de LCA de Airbus no se habrían puesto en marcha sin la AEP/FEM. Con respecto a los modelos A380, A340-500/600 y A330-200, las Comunidades Europeas han presentado documentación interna, los estudios de viabilidad de Airbus, como prueba en apoyo de su posición. Las Comunidades Europeas sostienen que los estudios de viabilidad de Airbus demuestran que todos los lanzamientos de LCA de Airbus después de 1992 habrían tenido lugar también sin la AEP/FEM.[5510] Las Comunidades Europeas también señalan que ni el Gobierno de Alemania proporcionó ninguna AEP/FEM a Dasa ni el Gobierno del Reino Unido la proporcionó para BAE Systems respecto del A340-500/600, a pesar de que ambas entidades participaron en el proyecto. Según las Comunidades Europeas, si no se hubiera contado con la AEP/FEM para emprender el desarrollo de cada una de esas aeronaves, Airbus habría recurrido a mayores niveles de financiación de riesgos por los proveedores.

[5504] Deutsche Bank, "EADS: Risks Mispriced - Downgrade to Sell", 9 de enero de 2007, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 459.

[5505] Declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14, párrafos 105-106.

[5506] NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 de Mayo de 2007), Estados Unidos - Prueba documental 606.

[5507] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 612.

[5508] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 131.

[5509] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 170.

[5510] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 763-795.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1870 Con respecto a la AEP/FEM y la puesta en marcha de los proyectos de las aeronaves A300, A310, A320, A330 y A340, las Comunidades Europeas subrayan que esas medidas se dispusieron hace entre 20 y 37 años, y aducen que es "totalmente especulativo" suponer "cuáles serían actualmente los precios, las ventas y las cuotas de mercado de Boeing de no haber existido los préstamos de FEM relacionados con esos productos".[5511]

7.1871 Las Comunidades Europeas presentaron una crítica del informe Dorman preparada por el profesor Paul Wachtel, de la Stern School of Business de la Universidad de Nueva York.[5512] Apoyándose en ese informe, así como en un análisis interno de Airbus sobre la simulación de Dorman[5513] las Comunidades Europeas aducen que la simulación de Dorman utiliza parámetros que no son realistas para provocar la conclusión de que ningún proyecto de LCA de Airbus se habría puesto en marcha sin la AEP/FEM. Las Comunidades Europeas también afirman que el informe Dorman está basado en la premisa inexacta de que el mercado de las LCA es un monopolio natural, de modo que, si no existiera Airbus, Boeing no tendría la competencia de ningún otro fabricante de LCA. Las Comunidades Europeas aducen que, de no existir Airbus, habría una competencia "sumamente activa" en los mercados de las LCA de mayor volumen, es decir, los de aeronaves de pasillo único con 200-300 asientos y de 300-400 asientos.[5514]

7.1872 Las Comunidades Europeas aducen también que, aun suponiendo que las supuestas subvenciones hubieran dado una ventaja competitiva a Airbus en el momento de emprender el desarrollo de los modelos A300, A310, A320, A330 y A340, esa ventaja competitiva habría sido de corta duración y los hechos ocurridos desde entonces habrían "atenuado la relación causal entre las subvenciones mismas y los efectos desfavorables que según los Estados Unidos resultaron del perjuicio competitivo".[5515] Según las Comunidades Europeas, una cuestión fundamental respecto de la relación causal, en la evaluación sobre la existencia de efectos desfavorables actuales, es la duración de la ventaja competitiva resultante de las subvenciones.[5516] Las Comunidades Europeas sostienen que cualquier ventaja competitiva general y subvencionada resultante de la puesta en marcha de cualquier proyecto de LCA de Airbus fue de duración relativamente breve. Por lo tanto, aducen que aunque los Estados Unidos pudiesen probar que la AEP/FEM permitió a Airbus lograr una ventaja tecnológica respeto de cualquier modelo determinado de LCA, tal ventaja habría sido efímera. Sostienen las Comunidades Europeas que un fabricante rival normalmente está en condiciones de poner en marcha un proyecto de una aeronave competidora con una tecnología comparable o mejorada y colocarla en el mercado en un lapso aproximado de cinco años, eliminando así cualquier ventaja que la subvención hubiera permitido, y hasta convirtiéndola en una desventaja.[5517] Además,

---

[5511] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 762.

[5512] Informe Wachtel (CE - Prueba documental 12). Las Comunidades Europeas también presentaron un informe complementario preparado por el profesor Wachtel: *Clarification of Critique of "The Effect of Launch Aid on the Economics of Commercial Airline Programs" by Gary J. Dorman*, 20 de mayo de 2007 ("informe Wachtel (aclaración)"), CE - Prueba documental 659.

[5513] Declaración de Francisco Javier Riaza Carballo, Vicepresidente para la explotación del A380, apéndice 1, CE - Prueba documental 665 (ICSS) (en lo sucesivo "declaración de Riaza Carballo").

[5514] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 867. Los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto toman como premisa su criterio de que hay en esta diferencia múltiples productos subvencionados, que compiten en mercados separados con los productos similares de los Estados Unidos. Recordamos que hemos rechazado la posición de las Comunidades Europeas a ese respecto, y estamos examinando los efectos desfavorables sobre la base de un único producto subvencionado, consistente en todas las LCA de Airbus, y un único producto similar correspondiente, consistente en las LCA de Boeing. *Véase* el párrafo 7.1680 *supra*.

[5515] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 879.

[5516] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2291.

[5517] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1652, donde se hacer referencia a la declaración de Andrew Gordon de 31 de enero de 2001, párrafo 19, CE - Prueba documental 16 (ICC), párrafo 2272, y CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 873.

ICC suprimida donde se indica [***]

las Comunidades Europeas sostienen que, cuando se emplean subvenciones para crear un producto que genera su propia demanda y *no* compite con ningún otro producto, el efecto de esas subvenciones nunca puede adquirir suficiente intensidad para causar efectos desfavorables.[5518] Por último, según las Comunidades Europeas, como el elemento de subvención de la AEP/FEM no reduce los costos recurrentes, cualquier ventaja competitiva en el mercado, y por consiguiente cualquier eventual efecto desfavorable, han quedado extinguidos. Además, las Comunidades Europeas aducen que otros factores -como el aumento del precio de los combustibles- pueden reducir aún más el efecto de una subvención a lo largo el tiempo.

7.1873 De conformidad con su afirmación sobre el carácter separado y distinto de los productos subvencionados y los similares, las Comunidades Europeas aducen que cualquier perjuicio grave causado por las subvenciones a las LCA a la familia A320 ha quedado reducido por: a) la posterior puesta en marcha de los proyectos de la familia de LCA 737NG de Boeing; y b) el abandono por Boeing de modelos de LCA ofrecidos en la época en que se pusieron en marcha los modelos de la serie A320, así como la actual demanda insatisfecha de LCA del modelo 737NG de Boeing.[5519] Con respecto al supuesto perjuicio grave causado por subvenciones para las LCA A300/310, A330-300 y A330-200, las Comunidades Europeas afirman que la relación causal entre la puesta en marcha de los proyectos de esas LCA de Airbus y el supuesto perjuicio competitivo está eliminada por los siguientes factores: a) la posterior puesta en marcha de proyectos de las LCA de la familia 767, y sobre todo de la familia 787; b) el abandono por Airbus de las familias A300 y A310; y c) el efecto competitivo de los modelos 787 sobre el anterior modelo 767.[5520] Con respecto a los modelos A300-200/300 y A340-500/600, las Comunidades Europeas aducen que la relación causal entre la puesta en marcha de esos proyectos de LCA de Airbus y el supuesto perjuicio competitivo para los Boeing 777 está atenuada o destruida por los siguientes factores: a) la posterior puesta en marcha de proyectos de variantes muy exitosas del Boeing 777; b) el desplazamiento de los modelos "básicos" de A340, que ya no podían competir con el modelo 777, técnicamente superior; c) **[*******]**; y d) la enorme demanda insatisfecha y el retraso en las entregas de aeronaves de la serie 777.[5521] Por último, las Comunidades Europeas aducen que la fusión de 1997 entre Boeing y McDonnell Douglas incrementó los recursos y el poder de mercado de Boeing, reduciendo cualquier ventaja competitiva de que gozara Airbus debido a la puesta en marcha de proyectos de LCA antes de 1997.[5522]

7.1874 Las Comunidades Europeas afirman que para considerar las alegaciones de los Estados Unidos sobre efectos desfavorables es preciso analizar la magnitud del beneficio de las supuestas subvenciones, y que para evaluar las alegaciones de perjuicio grave planteadas por los Estados Unidos es preciso determinar el valor actual por aeronave de las supuestas subvenciones.[5523] Las Comunidades Europeas, apoyándose principalmente en su interpretación de las leyes y reglamentos de los Estados Unidos que rigen el cálculo y la distribución de la cuantía de las subvenciones en las investigaciones en materia de derechos compensatorios, calculan la cuantía por aeronave de las subvenciones respecto de la AEP/FEM y el apoyo a la investigación y desarrollo tecnológico en función de los pedidos cumplidos de diferentes modelos de LCA de Airbus en cada año.[5524] Según las Comunidades Europeas, los resultados indican que la cuantía de la subvención por

[5518] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2291.
[5519] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 881.
[5520] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 888.
[5521] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 895.
[5522] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 908-911
[5523] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1569-1571.
[5524] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1586-1634, informe de ITR, CE - Prueba documental 13 (ICC/ICSS). Los Estados Unidos no estaban de acuerdo con las metodologías para calcular y asignar el beneficio en que se basaron las Comunidades Europeas, y consideraban que contenía errores que estaban en oposición directa con las metodologías utilizadas por los Estados Unidos y las propias Comunidades

ICC suprimida donde se indica [***]

aeronave es muy pequeña, y simplemente demasiado baja para poder haber causado los efectos desfavorables que aducen los Estados Unidos.

7.1875 Las Comunidades Europeas aducen también que el beneficio de la AEP/FEM se limita a la diferencia entre los tipos de interés de la AEP/FEM y los respectivos tipos de interés de referencia del mercado. En consecuencia, las Comunidades Europeas aducen que cualquier mejora de la calificación crediticia resultante de la AEP/FEM queda incluida en esa diferencia, ya que "los tipos de referencia del mercado resultantes de los proveedores que comparten riesgos de Airbus captan presumiblemente todos los beneficios derivados de esa financiación, incluida la reducción de los riesgos de los proyectos que mejora la calificación crediticia".[5525] Con respecto al supuesto efecto de la AEP/FEM en el "flujo de caja disponible", las Comunidades Europeas sostienen que en el período comprendido entre 1996 y 2006 la AEP/FEM tuvo un leve efecto negativo en los flujos de caja de Airbus y que, aunque el flujo de caja constituyese una medida adecuada o un factor determinante al considerar la fijación de los precios de las aeronaves, cosa que las Comunidades Europeas niegan, los beneficios derivados de la AEP/FEM en el flujo de caja serían *de minimis*.[5526]

iii) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.1876 Recordamos que en la sección anterior del presente informe establecimos la conclusión de que las pruebas que se nos han presentado demuestran que, en el período comprendido entre 2001 y 2006, las LCA de los Estados Unidos fueron desplazadas por LCA de Airbus en el respectivo mercado de las Comunidades Europeas y en los mercados de LCA de ciertos terceros países.[5527] Además, hemos constatado que los Estados Unidos han acreditado que Boeing perdió diversas ventas de LCA en favor de Airbus y que, globalmente, entre 2001 y 2006 se produjo una significativa contención de la subida de los precios y reducción de los precios en el mercado mundial de LCA.[5528] De conformidad con el enfoque en dos etapas que hemos decidido adoptar a los efectos de evaluar las alegaciones de perjuicio grave planteadas por los Estados Unidos[5529], pasaremos a examinar a continuación si los Estados Unidos han demostrado que los fenómenos de mercado concretamente observados durante el período de 2001 a 2006 fueron causados por las subvenciones específicas cuyo otorgamiento a Airbus hemos constatado.

7.1877 Los Estados Unidos han expuesto dos líneas de argumentación respecto de la relación causal, basadas en los supuestos efectos de la AEP/FEM y las demás subvenciones en: i) la posibilidad de Airbus de poner en marcha e introducir en el mercado modelos de LCA en el momento y en la forma en que lo hizo, posibilidad que, según sostienen los Estados Unidos, no habría tenido sin el apoyo de esas subvenciones; y ii) el nivel del flujo de caja y otros recursos financieros de Airbus durante el período comprendido entre la inversión para emprender proyectos y la recuperación de esa inversión, que según los Estados Unidos permitió a Airbus fijar precios con criterio agresivo y lograr una participación en el mercado a largo plazo.[5530] Para simplificar la exposición, haremos referencia a los respectivos argumentos de los Estados Unidos como teorías sobre la relación causal "basada en el

---

Europeas por lo que respecta a los derechos compensatorios. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial, párrafo 250, nota 313.

[5525] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1039.

[5526] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1058-1063; International Trade Resources LLC, "*Cash Flow Effect of member State Financing*", 20 de mayo de 2007, CE - Prueba documental 661 (ICC/ICSS), cuadros 1 y 2.

[5527] *Véanse* los párrafos 7.1758, 7.1790 y 7.1791 *supra*.

[5528] *Véanse* los párrafos 7.1855 y 7.1861 *supra*.

[5529] *Véase* el párrafo 7.1731 *supra*.

[5530] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 556, 560.

ICC suprimida donde se indica [***]

producto" y "basada en los precios".[5531] Examinaremos más adelante, sucesivamente, los fundamentos de cada una de las dos teorías, empezando por la teoría de los Estados Unidos "basada en el producto".

7.1878 Recordaremos antes, sin embargo, describiéndolos brevemente, los cinco tipos de medidas que, según hemos constatado, constituyen subvenciones específicas a Airbus respecto de las LCA comprendidas en esta diferencia:

a) AEP/FEM: la AEP/FEM consiste en préstamos facilitados en condiciones no comerciales a Airbus entre 1969 y 2000 por los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido con el fin de financiar proporciones diversas del costo de desarrollo de la familia de grandes aeronaves civiles de Airbus;

b) Medidas de infraestructura: los Gobiernos de Alemania, España y Francia financiaron una parte o la totalidad de los costos destinados a desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras de Airbus en relación con la producción de LCA; en particular, la construcción y el suministro por las autoridades de Alemania del polígono de Mühlenberger Loch en condiciones no comerciales; la ampliación y utilización en condiciones no comerciales de la pista de aterrizaje en el aeropuerto de Bremen por las autoridades de Alemania; la construcción y el suministro por las autoridades de Francia del polígono de la ZAC Aéroconstellation y las instalaciones EIG conexas en condiciones no comerciales; y donaciones regionales de autoridades de Alemania en Nordenham, y de autoridades de España en Sevilla, La Rinconada, Toledo, El Puerto de Santa María y Puerto Real, para instalaciones de LCA de Airbus;

c) Transferencias de capital social hechas por el Gobierno de Alemania: el Gobierno de Alemania, por intermedio de KfW, proporcionó capital en condiciones no comerciales a Deutsche Airbus al adquirir en 1989 una participación del 20 por ciento en el capital social de Deutsche Airbus y transferirla posteriormente a MBB en 1992;

d) Aportaciones de capital hechas por el Gobierno de Francia: el Gobierno de Francia realizó aportaciones de capital en 1987, 1988, 1992 y 1994, y en 1998 transfirió una parte de su inversión en el capital de Dassault Aviation a Aérospatiale en condiciones no comerciales; y

e) Financiación de la investigación y el desarrollo tecnológico: las Comunidades Europeas, los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido y ciertas autoridades gubernamentales subfederales de Alemania proporcionaron donaciones y algunos préstamos en condiciones no comerciales a Airbus para la financiación de actividades de investigación y desarrollo tecnológico en relación con el desarrollo de LCA de Airbus.

La teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal "basada en el producto"

AEP/FEM

7.1879 Los Estados Unidos aducen que la AEP/FEM "desplaza gran parte del riesgo comercial de las decisiones sobre puesta en marcha de proyectos de LCA de Airbus a los Gobiernos participantes en

[5531] Subrayamos, sin embargo, que se trata de abreviaciones convencionales y señalamos que no siempre hay una distinción clara entre los dos tipos de argumentos.

ICC suprimida donde se indica [***]

Airbus, haciendo de este modo que Airbus emprenda proyectos de modelos de aeronaves que sin la subvención no habría emprendido".[5532] Los Estados Unidos aducen que la AEP/FEM ha sido fundamental para el desarrollo de Airbus como empresa productora de aeronaves, ya que fue un elemento indispensable en la puesta en marcha de todos los modelos de Airbus desde el primero, que se emprendió en 1969, el A300. Los Estados Unidos no consideran que sus argumentos dependan de que se constate que Airbus no existiría de no ser por la AEP/FEM. Lo que los Estados Unidos sostienen es que, sin la AEP/FEM, Airbus no habría estado en condiciones de desarrollar las aeronaves que desarrolló cuando lo hizo. Según los Estados Unidos, la distorsión del mercado y los efectos desfavorables resultan directamente de la introducción en el mercado por Airbus de cada aeronave en determinado momento, que a juicio de los Estados Unidos no habría sido posible de no ser por las subvenciones.[5533]

7.1880 Los Estados Unidos se apoyan en lo esencial en dos tipos de pruebas para demostrar que la AEP/FEM suministrada a Airbus desde 1969 tuvo el efecto de hacerle posible poner en marcha y desarrollar los proyectos de aeronaves en el momento en que lo hizo, y que con ello causa un perjuicio grave actual para los intereses de los Estados Unidos. En particular, los Estados Unidos invocan: i) una serie de declaraciones públicas y una decisión sobre ayuda pública de la Comisión Europea que revelan las opiniones de diversos funcionarios de Airbus y otros organismos públicos competentes acerca de los efectos de la AEP/FEM en las posibilidades de Airbus de poner en marcha proyectos de LCA; y ii) el informe Dorman, que supuestamente demuestra los efectos de las medidas del tipo de la AEP/FEM en la decisión de poner en marcha un proyecto de LCA. En las secciones que siguen describiremos y examinaremos cada uno de los dos tipos de pruebas en que se apoyan los Estados Unidos, a la luz de los argumentos de las partes, formulando algunas conclusiones iniciales sobre el grado en que apoyan la posición de los Estados Unidos. Sin embargo, antes de ello nos parece útil recordar brevemente las características destacadas de la AEP/FEM y su funcionamiento.

7.1881 Recordemos que el tipo de financiación que en esta diferencia hemos denominado AEP/FEM, y de la que hemos constatado que constituye subvenciones específicas para Airbus, consiste en préstamos otorgados en condiciones no comerciales a Airbus entre 1969 y 2000 por los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido. Cada préstamo de AEP/FEM de los que hemos constatado que constituyen una subvención específica toma la forma de un préstamo de largo plazo y sin garantía con un tipo de interés inferior al del mercado y condiciones de reembolso en función del éxito y en general gradual. El hecho de que los préstamos dependen del éxito significa que la obligación de reembolso asumida por Airbus sólo surge después de que ha desarrollado con éxito la aeronave financiada y ha comenzado su venta. Una vez iniciado el reembolso, se realiza mediante un gravamen aplicado a la entrega de cada aeronave financiada y que por lo general sigue una escala gradual ascendente, en virtud de lo cual los reembolsos por las primeras entregas de aeronaves son menores que los que corresponden por las entregas posteriores. Si Airbus no vende una cantidad suficiente de aeronaves financiadas para reembolsar la totalidad del préstamo, los acreedores gubernamentales no tienen derecho, conforme al contrato, al cobro de los saldos pendientes. La naturaleza de esta financiación desplaza una parte del riesgo comercial y financiero derivado del desarrollo de nuevos modelos de LCA a los gobiernos que proporcionan la AEP/FEM. La medida de este desplazamiento del riesgo varía según la proporción de los costos de desarrollo que se financian, que ha ido disminuyendo de un 100 por ciento para las primeras LCA de Airbus, los A300, en 1969, a un 33 por ciento en las aeronaves financiadas más recientemente, el A380, en 2000. Otras características de la AEP/FEM que afectan al grado de desplazamiento de los riesgos son la medida en

[5532] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 560.

[5533] Los Estados Unidos plantean este argumento central en múltiples formas a lo largo de sus comunicaciones. Por ejemplo: Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 78 y 810; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 131; y Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 571.

ICC suprimida donde se indica [***]

que el reembolso se concentra al final del período y es gradual, y los supuestos referentes a las previsiones de ventas que se aplican como base para el plan de reembolso. Las cuestiones tratadas en el informe Dorman y en los argumentos de las partes apuntan al funcionamiento del aspecto relativo al desplazamiento del riesgo en la financiación del tipo de la AEP/FEM y a la cuestión de si el otorgamiento de ésta afecta o no, y en qué medida, al comportamiento de la entidad que la recibe respecto de la decisión de emprender o no determinado proyecto de LCA.

El informe Dorman

7.1882 El informe Dorman presenta una simulación de los efectos de las medidas de financiación del tipo de la AEP/FEM sobre la decisión de poner en marcha un proyecto de LCA; es decir, la decisión de emprender el desarrollo de determinado modelo de aeronave. En el informe Dorman se simulan los flujos de caja generados por un programa hipotético referente a una aeronave de fuselaje amplio en diversas hipótesis referentes a la contribución de la AEP/FEM, el precio, la producción y los costos. Se aplica una previsión de los flujos de caja durante un período de 20 años y se efectúa un ajuste para determinar un valor actual neto global del programa. La simulación de Dorman está basada en ciertas premisas fundamentales, las principales de las cuales son las siguientes:

a) 850 entregas de LCA en un período de 20 años, efectuándose la primera al término del quinto año (al final de la etapa de desarrollo);

b) un tipo de descuento del 10 por ciento anual; y

c) costos de desarrollo equivalentes a 10.000 millones de dólares EE.UU., y una previsión de costos recurrentes que van disminuyendo con el tiempo.[5534]

Se consideraron como ejemplos seis programas diferentes de AEP/FEM, conforme a las siguientes pautas: i) el "conjunto" de AEP/FEM del Reino Unido correspondiente al modelo A320; ii) el "conjunto" de AEP/FEM de España para el A380; iii) una versión sin intereses del "conjunto" de AEP/FEM de España para el A380; iv) el "conjunto" de AEP/FEM de Francia para el A380; v) el "conjunto" de AEP/FEM de Francia para el A340-500/600; y vi) el "conjunto" de AEP/FEM de Francia para el A330-200.[5535] Cada uno de estos programas se examina según tres planes de reembolso diferentes.[5536] Se elaboraron modelos con 54 hipótesis diferentes en total, considerándose

[5534] Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC), páginas 3 y 4.

[5535] En el informe Dorman se explican los seis conjuntos en los siguientes términos: el del Reino Unido para el modelo A320 y el de España para el modelo A380 "se ajustan a la financiación otorgada efectivamente por el Gobierno británico para el desarrollo del A320 ... y por el Gobierno de España para el del A380. En ambos casos, el régimen de desembolsos y los tipos de interés del modelo se ajustan a la experiencia real". "En el modelo, el porcentaje de la ayuda total para emprender proyectos recibida cada año se ajusta a las corrientes de desembolsos efectivos de los ejemplos reales." La "versión sin intereses del conjunto de medidas de España para el A380 se incluyó como tercera alternativa" con el fin de "examinar los efectos financieros de un conjunto de préstamos sin interés". Los "tres conjuntos de medidas de Ayuda para emprender proyectos proporcionados por el Gobierno de Francia" "se extrajeron de documentos examinados como ICC". Se señala en el informe Dorman que "todos los ejemplos fueron escogidos principalmente sobre la base de la disponibilidad de información. En general es difícil obtener los detalles de los conjuntos de medidas de Ayuda para emprender proyectos efectivamente aplicados, a pesar de que se trata de programas de financiación pública. Los modelos de estos programas se elaboraron con la mayor exactitud que permitían los datos disponibles, pero su falta de transparencia puede dar lugar a pequeñas discrepancias". Informe Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC), páginas 4 y 5, notas 11-13.

[5536] Las tres hipótesis son las siguientes: reembolso uniforme (pagos iguales por cada aeronave, establecidos sobre la base de las entregas previstas); reembolso gradual (pagos de cuantía creciente por aeronave); y reembolso uniforme diferido (pagos iguales que comienzan con la entrega de la 60ª aeronave). informe Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC), página 5.

ICC suprimida donde se indica [***]

que cada otorgamiento de AEP/FEM financiaba un 33,33, un 66,66 o un 100 por ciento de los costos de desarrollo, sujeto a reembolso a medida que se entregasen las aeronaves.

7.1883 Para demostrar los supuestos efectos de la AEP/FEM, se calcula el valor actual neto en una hipótesis básica (el valor actual neto del programa al que se refiere el modelo sin la AEP/FEM). La simulación de Dorman genera resultados positivos en el caso básico (un valor actual neto de 1.350 millones de dólares EE.UU.). En el caso básico se parte del supuesto de que los niveles de producción, costos y precios corresponderán a las previsiones. Sin embargo, unas variaciones relativamente pequeñas de las previsiones dan lugar a resultados antieconómicos. Así, el informe Dorman predice que si la producción efectiva en el caso básico sólo alcanza al 90 por ciento de la producción prevista, habrá, sin la AEP/FEM, un rendimiento negativo (de 3 millones de dólares EE.UU.). Del mismo modo, una disminución del 5 por ciento respecto de los precios previstos también da lugar a un rendimiento negativo (de 191 millones de dólares EE.UU.). Si se combina una disminución del 5 por ciento en los precios previstos con un aumento del 5 por ciento en los costos recurrentes, el modelo predice un rendimiento negativo aún mayor (de 1.342 millones de dólares EE.UU.).

7.1884 La previsión sobre los efectos de la AEP/FEM varía según el plan de reembolso aplicado y el porcentaje de los gastos de desarrollo financiado mediante el programa de AEP/FEM. Como cabía esperarlo, el efecto de la AEP/FEM en el valor actual neto es mayor cuando esa financiación representa el 100 por ciento de los costos de desarrollo que cuando representa un 33 por ciento de ellos; pero los resultados de la simulación de Dorman indican, como se muestra en el cuadro que sigue, que el suministro de AEP/FEM tiene una repercusión significativa en el valor actual neto del programa objeto del modelo en todos y cada uno de los casos. Así, cuando se cumplen las previsiones del caso básico respecto de los precios y los costos, el valor actual neto aumenta al suministrarse AEP/FEM. Análogamente, cuando los niveles de producción y de precios son inferiores a los del caso básico, se genera un valor actual neto positivo con AEP/FEM en comparación con los resultados que se obtiene sin ella, o bien, cuando resulta un valor actual neto negativo con o sin AEP/FEM, las pérdidas resultantes son menores con AEP/FEM que sin ellas. Estos resultados se indican en el cuadro 3 del informe Dorman, que se reproduce a continuación como cuadro 41.[5537]

[5537] Informe Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC).

Cuadro 41

Efectos de la Ayuda para emprender proyectos en los riesgos del programa
Ejemplo del mayor aumento de valor de la Ayuda para emprender proyectos con niveles de producción inferiores

		Sin Ayuda para emprender proyectos			Con Ayuda para emprender proyectos*			Aumento de valor de la Ayuda para emprender proyectos		
	Niveles de los costos recurrentes:	Previsto	5% por mayor	10% por mayor	Previsto	5% por mayor	10% por mayor	Previsto	5% por mayor	10% por mayor
						(Millones de dólares)				
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	{(d)-(a)} (g)	{(e)-(b)} (h)	{(f)-(c)} (i)
	Niveles efectivos de producción:									
(1)	@ nivel de producción igual al 100% de lo previsto	1.350$	199$	(952$)	2.386	1.235	84	1.036$	1.036$	1.036$
(2)	@ nivel de producción igual al 95% de lo previsto	616	(490)	(1.596)	1.782	676	(429)	1.166	1.166	1.167
(3)	@ nivel de producción igual al 90% de lo previsto	(3)	(1.068)	(2.134)	1.273	208	(858)	1.276	1.276	1.276
(4)	@ nivel de producción igual al 85% de lo previsto	(744)	(1.761)	(2.778)	662	(355)	(1.372)	1.406	1.406	1.406
(5)	@ nivel de producción igual al 80% de lo previsto	(1.438)	(2.408)	(3.378)	53	(917)	(1.887)	1.491	1.491	1.491

Disminución del precio de un 5%

		Sin Ayuda para emprender proyectos			Con Ayuda para emprender proyectos*			Aumento de valor de la Ayuda para emprender proyectos		
	Niveles de los costos recurrentes:	Previsto	5% por mayor	10% por mayor	Previsto	5% por mayor	10% por mayor	Previsto	5% por mayor	10% por mayor
						(Millones de dólares)				
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	{(d)-(a)} (g)	{(e)-(b)} (h)	{(f)-(c)} (i)
	Niveles efectivos de producción:									
(6)	@ nivel de producción igual al 100% de lo previsto	(191$)	(1.342$)	(2.493$)	845$	(306$)	(1.457$)	1.036$	1.036$	1.036$
(7)	@ nivel de producción igual al 95% de lo previsto	(846)	(1.951)	(3.057)	321	(785)	(1.891)	1.167	1.166	1.166
(8)	@ nivel de producción igual al 90% de lo previsto	(1.396)	(2.461)	(3.527)	(120)	(1.185)	(2.251)	1.276	1.276	1.276
(9)	@ nivel de producción igual al 85% de lo previsto	(2.054)	(3.071)	(4.088)	(649)	(1.666)	(2.683)	1.405	1.405	1.405
(10)	@ nivel de producción igual al 80% de lo previsto	(2.669)	(3.639)	(4.609)	(1.178)	(2.148)	(3.119)	1.491	1.491	1.490

* La Ayuda para emprender proyectos se basa en la estructura de la otorgada por España para el A380, del 33 $^{1/3}$%, con reembolso progresivo a prorrata {véase el texto del informe}.

ICC omitida como se indica [***]

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1885 Haciendo referencia a estos resultados, el informe Dorman llega a la conclusión de que la AEP/FEM distorsiona la competencia al subvencionar los costos no recurrentes y trasladar riesgos del fabricante al gobierno que suministra la financiación. En particular, el informe Dorman concluye que la AEP/FEM:

> "permite a quien recibe el préstamo emprender proyectos de desarrollo de aeronaves a un ritmo y una escala que serían más difíciles -acaso imposibles- para un competidor que no tuviese acceso a la Ayuda para emprender proyectos. Hasta puede hacer posible que se construyan aeronaves que no son comercialmente viables".[5538]

7.1886 En la medida en que la AEP/FEM acelera la introducción de nuevas aeronaves, o la provoca, el informe Dorman concluye que ello tendrá consecuencias negativas para los demás productores competidores:

> "Un programa de construcción de aeronaves posibilitado por la Ayuda para emprender proyectos probablemente provoque la baja de los precios en el segmento de mercado al que se destina. Las aeronaves competidoras tendrán que reducir sus precios y probablemente se venderán en menor cantidad, pues algunos clientes adquirirán la nueva aeronave y la mayoría de ellos enfrentará a un vendedor con el otro para obtener mayores rebajas. Si la Ayuda para emprender proyectos acelera el ritmo de desarrollo de las aeronaves, o se trata de un programa que sólo se aplicaría con Ayuda para emprender proyectos facilitada por los gobiernos, las decisiones competitivas normales se distorsionan debido a la subvención y la transferencia de riesgos que resultan. La distorsión del proceso competitivo somete al fabricante competidor a una reducción de los precios, los volúmenes y la rentabilidad en sus programas de desarrollo de aeronaves."[5539]

En el informe Dorman se reconoce que la menor rentabilidad de uno de los productores que compiten, derivada de la introducción de una nueva aeronave competidora, puede ser "consecuencia natural del proceso competitivo en el sector de las aeronaves comerciales, *pero sólo cuando el proyecto de la nueva aeronave se pone en marcha en condiciones comercialmente viables*".[5540]

7.1887 Observamos que el informe Dorman no establece explícitamente la conclusión de que sin la AEP/FEM no se habría emprendido el desarrollo de modelos de LCA de Airbus, ni tampoco alguno de ellos en particular. No obstante, ello nos parece una consecuencia clara de las conclusiones que el informe plantea sobre la base de los resultados que predice. Como se observa en el informe Dorman, los programas de aeronaves comerciales son onerosos y conllevan intrínsecamente grandes riesgos. Los programas de aeronaves, por su largo plazo, hacen difícil predecir los costos, los ingresos y la demanda de cada modelo de aeronave y, en consecuencia, un planificador prudente contará razonablemente con que no todas las variables sobre costos e ingresos se ajustarán a la previsión. La simulación de Dorman genera un valor actual neto positivo para la hipótesis básica (es decir, sin AEP/FEM y con los niveles previstos de costos, ingresos y producción). Sin embargo, una modificación relativamente pequeña de esos niveles puede dar lugar a resultados considerablemente inferiores, generando en todos los casos un valor actual neto inferior o negativo. El informe Dorman supone, y estamos de acuerdo en ello, que esas variaciones de los parámetros previstos constituyen hipótesis realistas que el fabricante necesita tomar en consideración al adoptar la decisión de poner en marcha un proyecto. Puesto que una hipótesis realista comprende el caso de un valor actual neto negativo si no se cuenta con AEP/FEM, se desprende de ello que la decisión de poner en marcha un proyecto es menos probable cuando se examinan los posibles resultados sin la AEP/FEM.

[5538] Informe Dorman, página 8; Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC).
[5539] Informe Dorman, página 9.
[5540] Informe Dorman, página 8. (sin cursivas en el original)

ICC suprimida donde se indica [***]

En consecuencia, nos parece claro que el informe Dorman, y la simulación expuesta en él, apoyan la posición de los Estados Unidos sobre la existencia de productos de Airbus cuyo desarrollo no se habría emprendido sin la AEP/FEM.

7.1888 Las Comunidades Europeas han presentado una crítica del informe Dorman en el informe Wachtel.[5541] El informe Wachtel presenta tres críticas fundamentales del informe Dorman: i) que se basa en la premisa de que el mercado de las LCA constituye un monopolio natural, por lo que parte erróneamente del supuesto de que, si no existiera Airbus, no habría ningún otro competidor; ii) que extrae sus conclusiones sobre los efectos de la AEP/FEM de pruebas sobre la sensibilidad realizadas mediante una simulación hecha con parámetros de valores y supuestos que no son realistas acerca de los costos y la demanda; y iii) que no tiene en cuenta cabalmente las consecuencias económicas de la estructura del plan de reembolsos de la AEP/FEM.[5542]

7.1889 Según entendemos, el primer argumento planteado en el informe Wachtel apunta principalmente a la conclusión a que llega el informe Dorman de que la AEP/FEM puede hacer que se pongan en marcha programas de LCA que de otro modo no serían rentables, lo que, según se afirma, supondría que, de no ser por la AEP/FEM concedida a Airbus, Boeing gozaría de una situación de monopolio en el mercado de las LCA, incluidos los beneficios monopolísticos.[5543] Según Wachtel, la mayor parte de los mercados de las LCA (definidos sobre la base del número de asientos)[5544] son duopolios naturales, es decir, mercados en los que "el umbral para la entrada de una segunda empresa está por debajo del volumen del mercado".[5545] De este modo, Wachtel sostiene que es inexacta la afirmación de que, si no se hubiera incorporado una nueva empresa con ayuda de la AEP/FEM, el fabricante de LCA en actividad habría gozado de una posición de monopolio.

7.1890 Basándose en fuentes públicas que indican que el número mínimo de unidades de Airbus A380 y Boeing 747 necesario para cubrir los costos es inferior a 500, el informe Wachtel plantea un umbral para la entrada en el mercado o para cubrir los costos situado en 500 unidades de producción respecto de cada uno de los supuestos mercados de LCA. En el informe Wachtel se señala que otros datos de fuentes públicas indican que los mercados de LCA casi siempre exceden de 1.000 unidades. Teniendo en cuenta que esta demanda duplica con creces el umbral de entrada o necesario para cubrir los costos, el informe Wachtel afirma, basándose en el enfoque adoptado en un estudio económico que realizaron Breshnahan y Reiss[5546], que en cada uno de los mercados identificados hay cabida para dos competidores y, en consecuencia, por extensión, "si Airbus no hubiese entrado en el mercado, es más que probable que Boeing se habría encontrado con otro competidor".[5547]

[5541] Informe Wachtel, CE - Prueba documental 12.

[5542] Informe Wachtel, CE - Prueba documental 12; e informe Wachtel (aclaración), CE - Prueba documental 659.

[5543] Informe Wachtel, párrafo 3, CE - Prueba documental 12.

[5544] Observamos a este respecto que la crítica del profesor Wachtel corresponde al punto de vista de las Comunidades Europeas de que existen múltiples productos subvencionados y múltiples productos similares, que hemos rechazado. *Véase* el párrafo 7.1668 *supra*.

[5545] Informe Wachtel, párrafo 3, CE - Prueba documental 12; informe Wachtel (aclaración), párrafo 2, CE - Prueba documental 659.

[5546] Breshnahan, T., y Reiss, P., "Entry and Competition in Concentrated Markets" (1991) *Journal of Political Economy*, volumen 95 (5), páginas 977-979¸ citado en el informe Wachtel, nota 2, CE - Prueba documental 12.

[5547] Informe Wachtel, párrafos 7 y 8, CE - Prueba documental 12. El profesor Wachtel presentó una evaluación más específica pero análoga del umbral de entrada respecto de las "aeronaves del medio del mercado" en el informe Wachtel (aclaración), párrafo 6, CE - Prueba documental 659.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1891 Es exacto que, entre los efectos indicados en el informe Dorman como resultantes de la entrada en el sector de las LCA de un nuevo competidor financiado mediante la AEP/FEM, figura una disminución de los beneficios del productor anterior.[5548] Esto significa, según el informe Dorman, que los beneficios del productor en actividad en el sector de las LCA serían mayores sin la competencia de una nueva empresa que recibe subvenciones de AEP/FEM en comparación con lo que ocurriría con ese nuevo competidor subvencionado. Pero de ello no se desprende automáticamente, a nuestro juicio, que la "situación" prevista en el informe Dorman sin la presencia de un nuevo competidor subvencionado sea un monopolio de Boeing. De hecho, en el informe Dorman no se hace ninguna afirmación explícita de que Boeing tendría la condición de proveedor monopolístico de LCA si no se hubiesen adoptado las medidas de AEP/FEM.

7.1892 Los Estados Unidos critican la réplica de Wachtel al informe Dorman sosteniendo que Dr. Wachtel no ha dado ningún respaldo a la afirmación de que "si Airbus no hubiera entrado en el mercado, es más que probable que Boeing se habría encontrado con otro competidor". Los Estados Unidos afirman que el Dr. Wachtel "no dice, ni puede decir, cuándo habría entrado en el mercado ese 'otro competidor', ni cuáles serían la capacidad técnica y los precios de la LCA producida por ese 'otro competidor'".[5549] Además, los Estados Unidos señalan que, en la medida en que fuera exacta la crítica del informe Wachtel, diversos hechos sugieren que el "otro competidor" más probable habría sido McDonnell Douglas, otra empresa estadounidense. Por lo tanto, los Estados Unidos admiten que de no haber existido el suministro de AEP/FEM a Airbus, "seguramente habría existido competencia a pesar de ello"; pero consideran que esa competencia habría sido diferente de la que en los hechos representó una Airbus subvencionada.[5550]

7.1893 Leyendo la réplica de los Estados Unidos al informe Wachtel junto con el informe Dorman, no nos parece acertado caracterizar el informe Dorman como basado en la premisa de que Boeing habría dispuesto de una situación monopolística en caso de no haber existido un competidor subvencionado con AEP/FEM . Al margen de que el informe Dorman nunca afirma realmente que Boeing habría tenido un monopolio en caso de no existir un competidor con respaldo de AEP/FEM, es evidente que el informe Dorman no llega a la conclusión de que habría sido imposible que una empresa entrase en el sector de las LCA sin disponer de AEP/FEM. Así, el informe Dorman llega a la conclusión de que la AEP/FEM "permite a quien recibe el préstamo emprender proyectos de desarrollo de aeronaves a un ritmo y una escala que serían mucho más difíciles -acaso imposibles- para un competidor que no tuviese acceso a la Ayuda para emprender proyectos".[5551] Una situación de monopolio de Boeing puede ser una de las formas de interpretar lo dicho en el informe Dorman sobre las consecuencias de la AEP/FEM en las actividades del fabricante de LCA que ya está en actividad; pero también es posible entender esas consecuencias en una situación en que ese fabricante se enfrentaría con la competencia de otro protagonista; un nuevo productor más débil que entrara en el mercado sin el apoyo de la AEP/FEM. Por último, como habremos de explicar más adelante, la verdadera trascendencia que a nuestro juicio tiene la simulación expuesta en el informe Dorman no está tanto en lo que dice sobre los efectos de la AEP/FEM en las actividades del fabricante que ya está en actividad, sino en lo que nos dice acerca de si un eventual nuevo competidor, o un fabricante ya existente, decidiría emprender el desarrollo de un nuevo modelo de LCA.

7.1894 La conclusión del informe Wachtel de que cada uno de los mercados de LCA es un "duopolio natural" también influye en su crítica de los parámetros aplicados en la simulación de Dorman. Entendemos que el Dr. Wachtel considera que, si se supone que los mercados de LCA son duopólicos, un modelo que sugiera que no se produciría la entrada de otro competidor sin la AEP/FEM resulta

[5548] Informe Dorman, páginas 8 y 9, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC).
[5549] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 146.
[5550] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 151; y Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 571.
[5551] Informe Dorman, página 8; Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

sospechoso. Por lo tanto, el informe Wachtel pone en tela de juicio la fiabilidad de la simulación de Dorman, en la cual bastan pequeñas alteraciones de las previsiones para que un valor actual neto positivo pase a ser negativo, lo que a su vez sugiere que no se adoptaría la decisión de emprender nuevos proyectos. A este respecto, el informe Wachtel aduce que la simulación de Dorman supone que no sólo Airbus dejaría de introducir nuevas aeronaves debido a los riesgos que ello conlleva, sino que la propia Boeing tampoco lo haría. Se destaca en el informe Wachtel:

> "La hipótesis básica hace muy poco atractiva la producción de aeronaves. Puesto que el modelo se aplicaría a todos los productores, cabe preguntarse por qué Boeing emprendió los proyectos de todas sus aeronaves. Es evidente que el modelo, y los valores numéricos supuestos, se han escogido de forma que exagera los efectos de la Ayuda para emprender proyectos."[5552]

Observamos, sin embargo, que el Dr. Wachtel reconoció después que había evaluado el informe Dorman "en sí mismo ... {y} sin intentar una evaluación acerca de si los supuestos y los valores concretos de los parámetros definidos por Dorman eran realistas".[5553]

7.1895 Los parámetros en que se basó la simulación de Dorman también fueron puestos en tela de juicio en la declaración de Francisco Javier Riaza Carballo, ex Vicepresidente para la explotación del A380 (la "declaración de Riaza Carballo"), presentada por las Comunidades Europeas.[5554] En la declaración de Riaza Carballo se afirma que el informe Dorman se apoya erróneamente en el supuesto de que los costos no recurrentes se desembolsarán dentro de los cinco años siguientes a la puesta en marcha y, sobre todo, se subestima la cantidad de aeronaves entregadas a lo largo de la duración de un programa. Según el Sr. Riaza Carballo, la previsión de una corriente de entrega de aeronaves de 850 unidades podía ser razonable al planificar la puesta en marcha de un proyecto 20 años atrás, pero en las condiciones de mercado actuales Airbus o Boeing pueden contar con 1.400 entregas en un lapso de 15 años.[5555]

7.1896 En respaldo de la idea de que la simulación de Dorman subestima el número de entregas de aeronaves, en la declaración de Riaza Carballo se citan informaciones públicas acerca de los planes de producción de Boeing para el modelo 787, en los que se prevé la entrega de 1.735 aeronaves en 15 años. En la misma declaración se observa también que en la edición de enero de 2005 de Airline Monitor se estima que en los 15 primeros años de servicio comercial se efectuarán entregas de 1.375 aeronaves.[5556] Airbus aplicó un método de ingeniería inversa a una simulación del caso básico de la simulación de Dorman, utilizando la estimación inferior de 1.375 aeronaves Boeing 787, y en la declaración de Riaza Carballo se indican los resultados. Mientras que en la simulación de Dorman se indica un valor actual neto de 1.350 millones de dólares EE.UU. de no haber existido la AEP/FEM, la declaración de Riaza Carballo indica un valor actual neto situado entre 6.000 y 7.000 dólares EE.UU., y una tasa de rentabilidad interna de entre 17 y 18 por ciento[5557],

---

[5552] Informe Wachtel, párrafo 10, CE - Prueba documental 12.

[5553] Informe Wachtel (aclaración), CE - Prueba documental 659, párrafo 8.

[5554] CE - Prueba documental 665 (ICSS).

[5555] Observamos que en la declaración de Riaza Carballo se considera que los supuestos de la simulación de Dorman sobre los costos recurrentes y los ingresos son razonables, y se formula igual conclusión respecto de la estimación de los costos no recurrentes en 10.000 millones de dólares si en el estudio de viabilidad se consideran por lo menos dos variantes del modelo básico. CE - Prueba documental 665 (ICSS), párrafo 9.

[5556] CE- Prueba documental 665 (ICSS), párrafo 18, donde se cita "The Airline Monitor", enero y febrero de 2005, *ESG Aviation Services*, Edmund S. Greenslet (editor).

[5557] En el informe Dorman no se establece una tasa de rentabilidad interna. En la declaración de Riaza Carballo se calcula una tasa del 11,92 por ciento para la simulación de Dorman referente al caso básico, según el método de ingeniería inversa aplicado por Airbus. CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 816.

ICC suprimida donde se indica [***]

suponiendo la entrega de 1.375 aeronaves.[5558] Las Comunidades Europeas alegan que estas cifras son importantes, porque **[***]**.[5559]

7.1897 Los Estados Unidos consideran sorprendente la afirmación de las Comunidades Europeas de que la simulación de Dorman subestima la cantidad de entregas que podría alcanzarse en un programa de LCA de fuselaje amplio. Apoyándose en informaciones incluidas en el sitio Web de Airbus acerca del número de entregas de modelos de LCA de fuselaje amplio, los Estados Unidos afirman que "Airbus nunca tuvo un programa de modelos de fuselaje amplio que produjese más de 600 aeronaves a lo largo de su historia".[5560] De hecho, según los Estados Unidos, ningún fabricante de LCA, incluido Boeing, ha alcanzado jamás a 850 entregas en los 15 primeros años del programa de un modelo de fuselaje amplio. Además, apoyándose en un estudio económico realizado por Neven y Seabright[5561], los Estados Unidos señalan que el método del Dr. Wachtel desconoce el hecho de que los fabricantes de LCA habitualmente procuran economías de gama a través de diferentes segmentos de LCA debido a la importancia de contar con una familia completa de LCA para el desarrollo de cada uno de sus modelos. Los Estados Unidos sostienen que el análisis del Dr. Wachtel, al desconocer esas consideraciones, lleva a la consecuencia de que debería haber 12 fabricantes de LCA en el segmento de mercado de las LCA de entre 100 y 200 asientos (es decir, el segmento de las aeronaves de pasillo único y fuselaje estrecho), porque el numero de ventas en ese segmento entre 1991 y 2005 fue 12 veces superior al nivel necesario para cubrir los costos, que es de 500 unidades.[5562] De cualquier modo, los Estados Unidos aducen que, aunque fuese válida la crítica de las Comunidades Europeas, ello en nada menoscabaría la conclusión establecida en el informe Dorman de que la AEP/FEM afecta en grado importante a la probabilidad de que la puesta en marcha de un proyecto resulte rentable y, por consiguiente, la AEP/FEM influye significativamente en la decisión de su beneficiario acerca de si se ha de poner en marcha o no un nuevo modelo de LCA.[5563]

7.1898 Estamos de acuerdo con los Estados Unidos. A nuestro juicio, la simulación de Dorman demuestra que la AEP/FEM tendrá una repercusión significativa en el valor actual neto de cada proyecto de aeronave, con independencia de los parámetros concretos utilizados en el modelo respecto de los costos y la corriente de ingresos. La simulación de Dorman indica en todos los casos que la AEP/FEM acrecentará los posibles beneficios y limitará las posibles pérdidas. Al limitar las perdidas posibles, la AEP/FEM transfiere riesgos de Airbus a los gobiernos que suministran la AEP/FEM, haciendo con ello que sea más probable, en cada caso, que se emprenda un programa de LCA.[5564] Las conclusiones de la simulación de Dorman son coherentes a este respecto con otras pruebas que se nos han presentado, incluido **[***]**, que se analizará más adelante.[5565]

7.1899 La tercera crítica del informe Wachtel respecto del informe Dorman consiste en que este último no tiene en cuenta las consecuencias económicas de la estructura del plan de reembolso de la AEP/FEM. Esta crítica tiene dos aspectos. En primer lugar, en el informe Wachtel se aduce que el

---

[5558] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 816; CE- Prueba documental 665 (ICSS), párrafo 20.

[5559] CE, Segunda comunicación escrita, página 816.

[5560] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 171; Estados Unidos - Pruebas documentales 645 y 647.

[5561] Neven y Seabright, Estados Unidos - Prueba documental 382.

[5562] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 567 y 568.

[5563] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 172.

[5564] Los Estados Unidos hacen referencia a este respecto a las opiniones del economista británico Kim Kaivanto: "La Ayuda para emprender proyectos compromete a los gobiernos europeos a absorber gran parte de las eventuales pérdidas, de tal modo que aunque Airbus tenga aversión al riesgo, tiene escasos incentivos para no adoptar una estrategia agresiva y riesgosa". Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 563, donde se cita *Premise and Practice of UK Launch Aid*, 40 Journal of World Trade, páginas 495 y 498 (2006), Estados Unidos - Prueba documental 2.

[5565] *Véanse* los párrafos 7.1922-7.1927.

ICC suprimida donde se indica [***]

informe Dorman no tiene en cuenta que cualquier subvención relacionada con la AEP/FEM "se limita a la disminución del tipo de intereses del préstamo y no se refiere al volumen del principal".[5566] Según el Dr. Wachtel, este supuesto defecto significa que el informe Dorman "exagera los efectos de la Ayuda para emprender proyectos".[5567] En segundo lugar, en el informe Wachtel se aduce que los reembolsos de la AEP/FEM, que se efectúan con la entrega de las respectivas aeronaves, pueden dar lugar a mayores precios.[5568] En su aclaración, el Dr. Wachtel desarrolla este argumento en los siguientes términos:

> "Los reembolsos de la Ayuda para emprender proyectos se efectúan generalmente con la entrega de las aeronaves, por lo que constituyen costos variables y, en consecuencia, tienden a acrecentar el precio por el que Airbus vende las aeronaves. Si los reembolsos de los préstamos fuesen independientes de las ventas de aeronaves, constituirían costos fijos con un efecto mucho menos directo en los precios de las aeronaves que los impulsaría mucho menos al alza."[5569]

7.1900 Los Estados Unidos consideran que el informe Dorman toma en cuenta plenamente los reembolsos de la AEP/FEM al desarrollar su modelo de los efectos de ésta. Según los Estados Unidos, lo confirma el hecho de que la simulación de Dorman muestra que la repercusión de la AEP/FEM se acentúa cuando se venden menos LCA y se efectúan menos reembolsos.[5570]

7.1901 Pasando en primer lugar a la afirmación hecha en el informe Wachtel de que los reembolsos de la AEP/FEM tienden a acrecentar el precio por el que Airbus vende sus LCA porque están vinculados con las entregas de LCA, no interpretamos que el Dr. Wachtel considere este supuesto efecto en los precios una consecuencia de la AEP/FEM que deba resultar *forzosamente* del régimen de reembolsos de la AEP/FEM, que dependen de las ventas. Los términos empleados por el Dr. Wachtel ponen de manifiesto que el hecho de que la AEP/FEM se reembolse con ingresos generados por las entregas de LCA puede tener un efecto que impulse al alza los precios de esos LCA.[5571] El hecho de que el Dr. Wachtel no afirme de modo concluyente que los reembolsos de la AEP/FEM hayan de provocar en los hechos precios superiores corresponde a nuestra propia interpretación acerca de la forma en que se fijan los precios de las LCA. Los factores que pueden afectar en definitiva al precio de una LCA son múltiples y a menudo muy diferentes, y a veces propios de cada transacción.[5572] A nuestro juicio, esto sugiere que la relación entre los reembolsos de la AEP/FEM que están vinculados con las entregas de aeronaves y el precio por el que éstas se venden en definitiva es más complejo que lo que supone el planteo del Dr. Wachtel. Así, aunque reconocemos que una obligación de reembolso expresamente vinculada con la entrega de LCA constituye un gasto que se produce simultáneamente con esa entrega, no se desprende forzosamente de ello que los precios de esas LCA hayan de ser superiores a los que tendrían de otro modo sin ese reembolso de la AEP/FEM. Examinaremos los efectos de la AEP/FEM (y las demás subvenciones) en los precios de las LCA en la sección siguiente de este informe, en la que nos referiremos a la teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal "basada en los precios"; pero a los efectos de que ahora se trata observaremos simplemente que no estamos convencidos de que el planteo expuesto por el Dr. Wachtel desacredite

---

[5566] Informe Wachtel, párrafo 13, CE - Prueba documental 12; e informe Wachtel (aclaración), párrafo 9, CE - Prueba documental 659.

[5567] Informe Wachtel, párrafo 17, CE - Prueba documental 12.

[5568] Informe Wachtel, párrafo 14, CE - Prueba documental 12.

[5569] Informe Wachtel (aclaración), párrafo 10, CE - Prueba documental 659.

[5570] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 572.

[5571] El profesor Wachtel explicó al comienzo que los reembolsos de la AEP/FEM "*podrían* dar lugar en los hechos a precios superiores", informe Wachtel, párrafo 14 (sin cursivas en el original), CE - Prueba documental 12. Como se señaló antes, el profesor Wachtel sugirió más tarde que los reembolsos de la AEP/FEM "*tenderían* a acrecentar el precio", informe Wachtel (aclaración), párrafo 10 (sin cursivas en el original), CE - Prueba documental 659.

[5572] *Véase* el análisis que figura en los párrafos 7.1837-7.1839 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

las conclusiones alcanzadas en el informe Dorman. De cualquier modo, recordamos que a los efectos de este análisis la importancia que a nuestro juicio tiene el informe Dorman reside, no en lo que indica sobre los precios después de la puesta en marcha de un programa de LCA, sino en lo que nos dice acerca de si ese programa de LCA se habría emprendido o no.

7.1902 Con respecto a la alegación de que la simulación de Dorman no tiene en cuenta la cuantía de la subvención correspondiente a la AEP/FEM con independencia del principal efectivamente prestado, tampoco nos convencen los argumentos del Dr. Wachtel. Recordamos que la simulación del informe Dorman suponía un cálculo del valor actual neto de cada programa de LCA financiado con AEP/FEM sobre la base de los flujos de caja previstos y un tipo de descuento del 10 por ciento.[5573] Los flujos de caja proyectados (de ingresos de dinero al efectuarse los desembolsos de AEP/FEM, y de pagos cuando se efectúa su reembolso) se basan, en dos ejemplos (el "conjunto de medidas" del Reino Unido para el A320 y el de España para el A380), en "las pautas de los desembolsos y los tipos de interés asignados" extraídos de "la experiencia real". En los demás ejemplos, los flujos de caja se extrajeron de información que ha sido designada como ICC.[5574] Las Comunidades Europeas no han controvertido específicamente las pautas de desembolsos ni los tipos de interés asignados que se aplicaron en la simulación de Dorman. De hecho, al comparar los tipos de interés asignados en la simulación de Dorman con nuestras propias constataciones acerca de los tipos de interés de los respectivos contratos de AEP/FEM[5575], la única diferencia digna de mención se refiere al "conjunto de medidas" de Francia para el A330-200, en que el tipo de interés asignado en la simulación de Dorman es aproximadamente la mitad del que constatamos.[5576] No consideramos, sin embargo, que esas diferencias quiten crédito a los resultados generales de la simulación de Dorman.

7.1903 Las Comunidades Europeas presentaron sus propios cálculos de la cuantía de la subvención correspondiente a cada uno de los contratos de AEP/FEM impugnados, salvo los correspondientes a los modelos A300 y A310, en tres informes elaborados por International Trade Resources LLC.[5577] El primero de esos informes, el informe de ITR, define la cuantía de la subvención otorgada por cada contrato de AEP/FEM en los siguientes términos:

> "La cuantía de la subvención otorgada por cada préstamo mediante FEM equivale a la diferencia, en el año de la puesta en marcha del proyecto, entre el valor actual de los ingresos resultantes del préstamo, ajustado en función de los impuestos, y los reembolsos previstos del préstamo, con el descuento correspondiente según el tipo de referencia aplicable al proyecto".[5578]

[5573] Interpretamos que el Dr. Dorman aplicó en toda la simulación un tipo de descuento del 10 por ciento. *Véase* el párrafo 7.1882 *supra*; y Estados Unidos, observaciones sobre CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 31.

[5574] Informe Dorman, página 5 y nota 13, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC).

[5575] *Véase* el cuadro 7 en el párrafo 7.488, *supra*.

[5576] En particular, el tipo de interés asignado en el "conjunto de medidas" de España para el A380 es igual al de nuestras constataciones; el aplicado para los "conjuntos de medidas" del Reino Unido para el A320 y de Francia para el A340-500/600 se sitúan, respectivamente, **[***]** y **[***]** centésimos de punto porcentual por encima de nuestras constataciones; y el tipo de interés asignado al "conjunto de medidas" de Francia para el A380 se sitúa **[***]** centésimos de punto porcentual por debajo de nuestras constataciones. Informe Dorman, cuadro 2, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC).

[5577] Informe de ITR, CE - Prueba documental 13 (ICC/ICSS), informe de ITR (respuesta), CE - Prueba documental 660 (ICC/ICSS) e informe de ITR (actualización), CE - Prueba documental 839 (ICC).

[5578] Informe de ITR, párrafo 19, CE - Prueba documental 13 (ICC).

ICC suprimida donde se indica [***]

En el informe de ITR (respuesta) se expone el método aplicado para calcular la cuantía de la subvención correspondiente a la AEP/FEM en los términos que siguen:

> "Hemos calculado la diferencia entre el rendimiento previsto por el Gobierno al concertarse los préstamos mediante FEM con el que habrían requerido los tipos de referencia de FEM de Ellis, de los Estados Unidos. Como los planes de reembolso de los préstamos mediante FEM no son reembolsos anuales uniformes, sino que están vinculados con las entregas de aeronaves, hemos calculado el valor actual en la fecha de la puesta en marcha del proyecto respecto de la diferencia entre el rendimiento previsto en el acuerdo de FEM y el que habría exigido una entidad comercial."[5579]

7.1904 Por lo tanto, según entendemos, el método aplicado en el informe de ITR para determinar la cuantía de la subvención no difiere del aplicado en la simulación de Dorman para establecer el valor actual neto de los diversos "conjuntos de medidas" de AEP/FEM, salvo una diferencia importante: en lugar de aplicar el tipo de descuento del 10 por ciento utilizado en la simulación de Dorman, el informe de ITR utiliza en sus cálculos el tipo de interés de referencia identificado en el informe Ellis (que las Comunidades Europeas no aceptan). Se deduce de ello que, conforme al método propuesto por las propias Comunidades Europeas para calcular la cuantía de la subvención correspondiente a la AEP/FEM, no cabe concluir que la simulación de Dorman apunte únicamente a la cuantía del principal desembolsado en virtud de los contratos de AEP/FEM y no a los niveles de subvención. Según lo entendemos, la simulación de Dorman tiene en cuenta la cuantía de la subvención, conforme a la definición de las Comunidades Europeas; pero como Dorman aplica un tipo de descuento del 10 por ciento, esa cuantía resulta diferente de la determinada por las Comunidades Europeas, que utilizan los tipos de interés de referencia del informe Ellis.

7.1905 En comparación con nuestras constataciones acerca de los tipos de interés de mercado adecuados para servir como referencia de los "conjuntos de medidas" de AEP/FEM en los modelos de la simulación de Dorman, el tipo de descuento del 10 por ciento que se utiliza está por debajo de los tipos de interés de mercado que hemos establecido como referencia para los contratos de AEP/FEM respecto del "conjunto de medidas" del Reino Unido para el A320. En este sentido, aplicando los criterios de las propias Comunidades Europeas, la cuantía de la subvención que se tuvo en cuenta en las simulaciones de Dorman sobre este "conjunto de medidas" de AEP/FEM debe subestimar normalmente su valor actual neto.[5580] Por lo tanto, no sería inexacto calificar los resultados de la simulación de Dorman respecto de este "conjunto de medidas" como globalmente prudentes. En los otros "conjuntos de medidas", el tipo de descuento del 10 por ciento utilizado en la simulación de Dorman se sitúa dentro del margen de los tipos de interés de mercado que, según hemos concluido, constituirían referencias adecuadas para esos contratos. Por consiguiente, no nos convence la aseveración del Dr. Wachtel de que el informe Dorman no tiene en cuenta que cualquier subvención correspondiente a la AEP/FEM "se limita a la disminución del tipo de interés del préstamo y no se refiere al volumen del principal".[5581]

7.1906 En igualdad de todos los demás factores, consideramos que el otorgamiento de AEP/FEM, que hace más rentable un proyecto en caso de éxito y limita sus riesgos si no lo logra, determina una mayor probabilidad de que se emprenda el proyecto de cualquier aeronave. Sin embargo, esto no determina de modo concluyente que, de no haberse otorgado la AEP/FEM, algún modelo determinado de Airbus no se hubiera puesto en marcha cuando lo fue. La puesta en marcha de un proyecto de un

---

[5579] Informe de ITR (respuesta), párrafo 6, CE - Prueba documental 660 (ICC).

[5580] Observamos que en una financiación en que los beneficios (los ingresos de efectivo) se reciben pronto y los costos (salidas de efectivo) son posteriores (como ocurre en la AEP/FEM), un tipo de descuento más bajo determina una disminución del valor actual neto.

[5581] Informe Wachtel, párrafo 13, CE - Prueba documental 12; e informe Wachtel (aclaración), párrafo 9, CE - Prueba documental 659.

ICC suprimida donde se indica [***]

nuevo modelo de LCA es una propuesta onerosa que supone gastos importantes. Al considerar la decisión respectiva, no sólo es preciso estimar los costos de desarrollo de corto y mediano plazo, sino también otros costos recurrentes y la corriente de ingresos en la totalidad del ciclo de producción de una aeronave, de entre 15 y 20 años. En tales estimaciones hay un elemento de incertidumbre que les es inherente. Habida cuenta de tales incertidumbres, un fabricante prudente tenderá a exigir que haya algún margen para que los costos y los ingresos se aparten de las previsiones estimadas sin que por ello el proyecto deje de ser redituable. La prueba de sensibilidad efectuada en el estudio de viabilidad del A380 (que se analizará), en que **[*******]** parecería indicar precisamente tal situación, por lo menos **[*******]**.

7.1907 Los resultados de la simulación de Dorman indican que, sin la AEP/FEM, bastarían cambios relativamente pequeños respecto de las estimaciones de costos e ingresos para que la puesta en marcha de cualquier modelo determinado de aeronave dejara de ser redituable. Estamos de acuerdo con la sugerencia del informe Wachtel de que, en esa situación, parecería improbable que un fabricante de aeronaves hipotético, considerando únicamente los resultados de la simulación de Dorman, decidiera poner en marcha el programa de desarrollo de una aeronave. Como ya se ha señalado, el informe Wachtel procura contraponer a esta consecuencia de la simulación de Dorman el argumento de que el mercado de las LCA es un duopolio natural.

7.1908 Los Estados Unidos critican este aspecto del informe Wachtel aduciendo que el enfoque adoptado en el estudio de Breshnahan y Reiss, que Wachtel cita en apoyo de su conclusión, no es aplicable al mercado de las LCA y que el informe Wachtel no ha tomado en consideración las consecuencias de las economías de gama y de escala en el mercado de las LCA.[5582] En última instancia, sin embargo, consideramos que los argumentos de los Estados Unidos sobre este aspecto del informe Wachtel no son válidos porque los Estados Unidos no aducen que Boeing tenga derecho a un monopolio de la industria mundial de las LCA, ni que lo tengan los Estados Unidos.[5583] De hecho, como ya hemos explicado, los Estados Unidos llegan más lejos al indicar que no sólo no consideran que Boeing tenga derecho a un monopolio, sino que en realidad consideran que sin la AEP/FEM Boeing tendría competencia, de una entidad por lo menos.[5584]

7.1909 Se analizarán más adelante las consecuencias de esta aparente aceptación de que Boeing tendría competencia en caso de no existir la AEP/FEM (ni las demás subvenciones en litigio en esta diferencia) (la "situación hipotética"). A esta altura observaremos, sin embargo, la afirmación básica de los Estados Unidos de que, aunque Airbus hubiera entrado en el mercado sin la AEP/FEM, lo habría hecho en momentos diferentes y con otros aviones distintos.[5585] A este respecto entendemos que los Estados Unidos aducen que, ya tuvieran que hacer frente a la competencia, en una situación hipotética, de una Airbus que emprendiera los proyectos de LCA sin AEP/FEM, o bien a la de otra entidad, tal competencia sería diferente y una de las formas en que se manifestaría esa diferencia sería que la línea de productos del competidor no equivaldría a la línea de productos de Airbus.

7.1910 Si los Estados Unidos admiten que, sin la AEP/FEM, Boeing habría tenido que enfrentarse con alguna competencia, es de presumir que deban reconocer que se habrían emprendido por lo menos algunos proyectos de aviones competidores (por Airbus o por otra entidad) durante el tiempo transcurrido desde que Airbus puso en marcha el proyecto de su primera LCA. La simulación de Dorman no da fundamentos para evaluar las circunstancias de la puesta en marcha de cualquier

[5582] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 564-570.
[5583] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 572.
[5584] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 151.
[5585] A ese respecto los Estados Unidos afirman lo siguiente: "aunque Airbus hubiera entrado en determinado segmento del mercado de las LCA en algún otro momento con una aeronave diferente (en su capacidad técnica, sus especificaciones y demás características), el efecto sobre la industria estadounidense de las LCA habría sido distinto". Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 572.

ICC suprimida donde se indica [***]

proyecto competidor sin la AEP/FEM. En la medida en que sus resultados indican que no se habría producido la entrada de ningún nuevo competidor, y en la medida en que no distingue entre el tipo de entrada correspondiente al modelo y otras formas de entrada que habrían podido producirse, consideramos imposible, sobre la única base del informe Dorman, extraer la conclusión de que el proyecto de algún modelo determinado de aeronave de Airbus no se habría puesto en marcha de no ser por la AEP/FEM.

7.1911 Esto no significa, sin embargo, que no consideremos que el informe Dorman apoya el argumento de los Estados Unidos acerca de los efectos de la AEP/FEM en las decisiones de Airbus sobre la puesta en marcha de proyectos. Como ya hemos observado, el informe Dorman, a nuestro juicio, **demuestra** que la AEP/FEM tiene efectos significativos en el valor actual neto de cualquier proyecto determinado y que, con independencia de los parámetros concretamente utilizados en el modelo sobre los costos y las corrientes de ingresos, la AEP/FEM acrecienta los posibles beneficios e impone un límite a las posibles pérdidas. También demuestra que, en algunas circunstancias, la posibilidad de disponer de la AEP/FEM determina que el valor actual neto sea positivo o negativo, o altera el perfil del riesgo de un proyecto en grado suficiente para hacer más probable una decisión positiva sobre la puesta en marcha de determinado proyecto de aeronave.

7.1912 Las Comunidades Europeas, para refutar estas conclusiones, además de apoyarse en los estudios de viabilidad de Airbus, que habremos de analizar más adelante, también invocan un "estudio de viabilidad del Boeing 787" imaginario que elaboraron sobre la base de informaciones públicas y de **[***]**.[5586] El análisis del flujo de caja preparado con este fin para las Comunidades Europeas indica un valor actual neto y una tasa de rentabilidad interna superiores a los que las Comunidades Europeas afirman que generó la simulación de Dorman.[5587] Los resultados de un estudio de viabilidad referente a una LCA de Boeing, reconstruido *a posteriori* sobre la base de informaciones públicas a los efectos de esta diferencia, no nos parecen pertinentes para nuestra evaluación de los efectos de las subvenciones de la AEP/FEM sobre Airbus. Aun suponiendo la corrección de esa reconstrucción, que no resulta clara, no vemos qué aporta a los fines de nuestra evaluación sobre los efectos de la AEP/FEM sobre Airbus una conclusión de que el valor actual neto y la tasa de rentabilidad interna de ese estudio de viabilidad sobre el Boeing 787 son superiores a los que arroja la simulación de Dorman. Por lo tanto, concluimos que el informe Dorman demuestra que el suministro de AEP/FEM altera probablemente el comportamiento de quien la recibe respecto de la decisión de poner en marcha un proyecto de LCA, acentuando la probabilidad de una decisión afirmativa de llevar adelante la puesta en marcha del proyecto.

Declaraciones públicas y la decisión de las CE sobre ayuda estatal

7.1913 La segunda categoría de pruebas presentadas por los Estados Unidos consiste en una serie de declaraciones públicas y una decisión de la Comisión Europea sobre la ayuda estatal a Aérospatiale, que, según aducen los Estados Unidos, demuestran que las subvenciones en litigio en esta diferencia "han facilitado y acelerado la introducción de cada uno de los principales modelos de Airbus, exactamente como las Comunidades Europeas y los Gobiernos participantes en Airbus las diseñaron para hacerlo".[5588] Las Comunidades Europeas aducen que esas declaraciones son testimonios indirectos y no debe asignárseles valor probatorio, y corresponden a lo sumo al propósito de Airbus de

[5586] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 804-808.

[5587] International Trade Resources, 787 Business Case, CE - Prueba documental 662 (ICSS). Observamos que en el informe Dorman no figura, en realidad, un cálculo de la tasa de rentabilidad interna para este programa hipotético de puesta en marcha de un proyecto; la estimación de un 11,92 por ciento a que hacen referencia las Comunidades Europeas como generada por la simulación de Dorman fue deducida en realidad por el Sr. Riaza Carballo, como se indica en su informe: CE - Prueba documental 665 (ICSS).

[5588] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 829.

ICC suprimida donde se indica [***]

lograr una cuota de mercado viable y no constituyen prueba de efectos perjudiciales actuales.[5589] Consideraremos a continuación esas pruebas.

A300

7.1914 El proyecto del primer modelo de LCA de Airbus, el A300, se puso en marcha en 1969 y su primera entrega a un cliente tuvo lugar en 1974. En 1991, Jean Pierson, entonces Director Gerente de Airbus, en un discurso que pronunció en la Universidad Cranfield, en el Reino Unido, se refirió en términos generales a la función cumplida por la ayuda gubernamental a comienzos del decenio de 1970. Sus palabras figuran citadas en un libro de 1998:

> "Volvamos por un momento al año 1970. Imaginen ustedes lo que habría ocurrido si yo hubiera ido a un banco y les hubiera dicho: 'Acabo de organizar un equipo de dirección de varios países europeos; quiero construir un avión grande para competir con Boeing. ¿Me prestarían 1.000 millones de dólares? Puede ocurrir que los pierdan totalmente. O puede ser que empiecen a ganar algún dinero dentro de 20 años.' Imaginen ustedes con qué entusiasmo me habrían recibido. Ninguna institución financiera habría asumido semejante riesgo; o bien, si alguno lo tomaba, los intereses habrían sido sencillamente prohibitivos. Por lo tanto, correspondía a los gobiernos de cada uno de los países participantes en Airbus Industrie sustituir a los banqueros y asumir esos riesgos."[5590]

A320

7.1915 En marzo de 1984, Bernard Lathière, que era entonces Presidente y Director Ejecutivo de Airbus, al anunciar el lanzamiento del A320, hizo referencia a los compromisos de los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido de adoptar medidas que hicieran posibles las inversiones en este programa diciendo que cumplían "la tercera y última condición previa: la financiera".[5591] Antes de eso, en mayo de 1983, el Presidente de British Aerospace, Sir Austin Pearce, al comentar el desarrollo del A320 y la participación de British Aerospace en ese proyecto, observó que los ingresos resultantes de los modelos A300 y A310 apenas comenzaban a percibirse y que, en tales condiciones, el proyecto propuesto del modelo A320 "probablemente quede postergado".[5592] Se indica en el artículo que el Gobierno británico había dicho a British Aerospace que esperaba que este último financiara sus costos de desarrollo del modelo A320 en el mercado comercial. También se indica en el artículo que British Aerospace había manifestado en 1981 que, sin la AEP/FEM, no habría estado en condiciones de participar significativamente en el programa relativo al A320 hasta 1987 ó 1988.[5593] El Gobierno británico convino en facilitar financiación a British Aerospace en marzo de 1985.

A330/A340 y A340-500/600

7.1916 Los Estados Unidos han presentado pruebas similares respecto del lanzamiento de los modelos A330/A340 y A340-500/600. Se citan declaraciones de Sir Austin Pearce de marzo de 1987 en las que dice, con referencia al A330/A340, que "{l}a financiación del proyecto a través de los

---

[5589] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2318, 2320 y 2322.

[5590] Citado en Matthew Lynn, *Birds of Prey* (1998), Estados Unidos - Prueba documental 42, párrafo 150.

[5591] *Airbus-Industrie: A320 Is a Reality*, Business Wire (2 de marzo de 1984), Estados Unidos - Prueba documental 15.

[5592] *Costs Push British Towards Joint Efforts*, Aviation Week & Space Technology (30 de mayo de 1983), Estados Unidos - Prueba documental 439.

[5593] *Costs Push British Towards Joint Efforts*, Aviation Week & Space Technology (30 de mayo de 1983), Estados Unidos - Prueba documental 439.

ICC suprimida donde se indica [***]

bancos comerciales no es viable ... debido a los riesgos que conlleva el programa".[5594] Además, los Estados Unidos señalan que el Gobierno de Francia notificó a la Comisión Europea, de conformidad con el apartado c) del artículo 93 del Tratado constitutivo de las Comunidades Europeas, la AEP/FEM que se proponía proporcionar a Aérospatiale para el A340-500/600. La Comisión Europea, en su carta de decisión de fecha 26 de julio de 1999, determinó que la AEP/FEM de Francia no constituía una "ayuda" en el sentido de dicho Tratado, y no requería notificación. La Comisión formuló en su decisión las siguientes constataciones acerca de la función de la AEP/FEM propuesta:

> "Aérospatiale no podría financiar los costos de desarrollo del Airbus A340-500/600 por sí misma ni con la ayuda de préstamos bancarios. En consecuencia, si tuviera que financiar los costos de desarrollo de ese modelo exclusivamente con cargo a su propio capital (o mediante préstamos bancarios), ello debilitaría gravemente la estructura financiera de la empresa. La circunstancia de que los proyectos aeronáuticos se extienden durante períodos muy prolongados y la inversión hecha en el A300-500/600 sólo podría reembolsarse, en caso de éxito del programa, a muy largo plazo, determina que el riesgo sea tanto más inaceptable.
>
> ...
>
> Las medidas de que dan cuenta las autoridades de Francia han hecho posible, a través de Aérospatiale, todo el programa del A340-500/600. De hecho, en vista de la estructura industrial de *Airbus Industrie*, y la configuración del sector aeronáutico europeo, no es posible considerar la realización de ese programa sin la participación de Aérospatiale. Por consiguiente, el adelanto reembolsable otorgado por las autoridades de Francia está ayudando a promover el programa del A340-500/600, que no podría ponerse en práctica sin ese apoyo gubernamental."[5595]

Aunque no se nos ha facilitado copia de las comunicaciones del Gobierno de Francia a la Comisión Europea, sobre la base de la propia carta de decisión consideramos que estas constataciones estaban en conformidad con esas comunicaciones.

A380

7.1917 Los Estados Unidos presentan pruebas similares respecto del A380. Se cita una declaración de Patricia Hewitt, entonces Secretaria de Estado de Comercio e Industria, al responder en los siguientes términos a una pregunta formulada en la Cámara de los Comunes del Reino Unido el 3 de marzo de 2005: "Hemos visto recientemente, desde luego, la puesta en marcha del A380, que no habría resultado posible sin el empeño del Gobierno británico de emprender este programa de gran éxito ...".[5596] El suministro de la AEP/FEM en los casos en que era indispensable para la puesta en marcha de un programa de LCA parece haber constituido la política del Departamento de Comercio e Industria del Reino Unido. El Departamento expuso en su sitio Web, en octubre de 2006, los fundamentos del suministro de la AEP/FEM en los siguientes términos:

> "El fundamento esencial de la Ayuda para emprender proyectos consiste en resolver la evidente falta de disposición de los mercados de capitales para financiar proyectos en que son tan elevados los costos de desarrollo del producto y los riesgos

[5594] *British Aerospace rejects A330/A340 aid proposal*, Aviation Week & Space Technology, 30 de marzo de 1987, Estados Unidos - Prueba documental 24.

[5595] Carta dirigida a Hubert Vedrine por Karel Van Miert, *Reimbursable Advance to Aérospatiale for the Airbus A340-500/600 Program*, Estados Unidos - Prueba documental 3.

[5596] *House of Commons Hansard Debates*, 3 de marzo de 2005, columna 1088, Estados Unidos - Prueba documental 436.

ICC suprimida donde se indica [***]

> tecnológicos y de mercado y son tan dilatados los plazos de reembolso. ... El solicitante tiene que demostrar que el proyecto es viable desde los puntos de vista técnico y comercial; que la inversión gubernamental es esencial para que el proyecto pueda llevarse adelante en la escala y los plazos especificados en la solicitud; y que el Gobierno habrá de recuperar la inversión con un rendimiento real."[5597]

7.1918 De modo similar, en un informe del Senado de Francia en que se examina el apoyo público al sector aeronáutico civil se llega a la conclusión de que Aérospatiale no podría obtener financiación externa para atender sus necesidades respecto del A380 y, aunque pudiera contarse con tal financiación, "esa financiación externa se añadiría evidentemente, y de forma excesiva, a los gastos financieros de las empresas desequilibrando sus balances debido al bajo nivel de su capital social".[5598]

7.1919 Al examinar las pruebas citadas, reconocemos que las declaraciones públicas de Airbus o de dirigentes de empresas participantes y autoridades públicas acerca de la necesidad de la AEP/FEM para poder emprender el proyecto de determinada aeronave pueden estar influidas en alguna medida por su interés propio. Por ejemplo, las observaciones atribuidas a Sir Austin Pearce parecen haberse formulado en medio de las gestiones de British Aerospace ante el Gobierno del Reino Unido en busca de un mayor apoyo.[5599] En tales condiciones, es muy posible que conviniera al interés de la empresa sugerir que su participación en el proyecto del A320 tendría que interrumpirse sin un mayor compromiso por parte del Gobierno británico. Igualmente es posible que las autoridades públicas, después de haber comprometido fondos del erario, estuvieran inclinadas a calificar como indispensable la participación gubernamental en los proyectos de Airbus. Sin embargo, observamos que la carta de decisión de la Comisión Europea no parece una mera declaración formulada por funcionarios públicos, sino de la índole de una evaluación y constatación cuasijudicial, por lo que al evaluar esa decisión no se plantean las mismas preocupaciones. De cualquier modo, nos parece apropiado tener en cuenta estas pruebas, efectuando nuestra propia apreciación acerca de su valor probatorio y su eficacia, junto con las demás pruebas, en nuestra evaluación de las alegaciones de los Estados Unidos.[5600]

[5597] Sitio Web del Departamento de Comercio e Industria, "*Aerospace and Defence Industries Launch Investment*", Estados Unidos - Prueba documental 106.

[5598] *Mission de contrôle effectuée sur le soutien public a la construction aéronautique civile*, informe del Senado, 1997, página 72, Estados Unidos - Prueba documental 18.

[5599] Estados Unidos - Prueba documental 24.

[5600] En el asunto *Australia - Cuero para automóviles II*, el Grupo Especial llegó a una conclusión similar respecto de las declaraciones de funcionarios gubernamentales australianos publicadas en la prensa, señalando lo siguiente:

> "Un especialista, haciendo observaciones sobre la forma en que la Corte Internacional de Justicia toma en consideración las pruebas en general y las pruebas de hechos en particular, ha declarado lo siguiente:
>
> > "Parece que la Corte acepta las noticias de la prensa cuando son importantes y no las niega el Estado interesado o cuando informan sobre otros acontecimientos tales como declaraciones oficiales de funcionarios y organismos competentes de ese Estado {se omite la nota de pie de página}, pero tiende a hacer caso omiso de ellas casi totalmente cuando no están corroboradas o no contienen otra información que por otras razones parezca verosímil y convincente."
>
> Highet, *Evidence and Proof of Facts*, en Damrosch, The International Court of Justice at a Crossroads, 1987. Análogamente, para juzgar el valor de esas pruebas documentales como pruebas, tenemos en cuenta las circunstancias en que se hicieron las observaciones que se han comunicado, su fuente y si la información está corroborada en otro lugar o si se han presentado pruebas en contrario."
>
> Informe del Grupo Especial, *Australia - Cuero para automóviles II*, nota de pie de página 210.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1920 Las Comunidades Europeas no han controvertido la veracidad de las declaraciones públicas ni los hechos afirmados, ni responden directamente a las alegaciones de los Estados Unidos basadas en esas declaraciones, lo que demuestra según los Estados Unidos la necesidad de la AEP/FEM para la puesta en marcha de los proyectos de modelos de LCA de Airbus de que se trata.[5601] En estas condiciones, nuestra conclusión es que las pruebas citadas respaldan la posición de los Estados Unidos. Aunque no extraemos conclusiones concretas sobre el propósito de las entidades en cuyo nombre se formularon las declaraciones, y reconocemos que podían estar en juego motivaciones de diverso orden, consideramos que esas declaraciones consideradas en conjunto y la decisión de la Comisión Europea sobre la ayuda estatal apoyan la deducción de que, de no ser por el suministro de la AEP/FEM, Airbus no habría podido emprender los proyectos de ninguna de las LCA de su conjunto actual, es decir, los modelos A300, A330, A320/A340, A340-500/600 y A380, en la forma y en el momento en que lo hizo.

Los estudios de viabilidad

7.1921 Las Comunidades Europeas aducen, basándose en los estudios de viabilidad de Airbus sobre los modelos A380, A340-500/600 y A330-200, que la AEP/FEM, por lo menos desde 1992, no ha tenido influencia en la decisión de poner en marcha el proyecto de ninguna aeronave determinada.[5602] En particular, las Comunidades Europeas sostienen que esos estudios de viabilidad demuestran que los programas daban un rendimiento firme sin la AEP/FEM, de tal modo que Airbus habría puesto en marcha los proyectos de cada una de esas aeronaves sin la AEP/FEM. Las Comunidades Europeas también afirman que los estudios de viabilidad demuestran que la simulación de Dorman está basada en un conjunto de supuestos y parámetros fundamentalmente viciados.[5603] Examinaremos a continuación las afirmaciones de las Comunidades Europeas respecto de esos estudios de viabilidad.

El estudio de viabilidad del A380

7.1922 El estudio de viabilidad del A380 tiene fecha de diciembre de 2000.[5604] Comprende un análisis del valor actual neto de la familia de aeronaves A380 prevista, que incluye un modelo básico y una versión de carga, así como versiones del modelo básico con mayor autonomía y con mayor amplitud. El valor actual neto se calcula partiendo del supuesto **[*****]**. Del mismo modo que en el informe Dorman, en los estudios de viabilidad del A380 se parte de ciertos supuestos respecto de los costos no recurrentes, los costos recurrentes, la cantidad de entregas y los precios. Se calcula el valor actual neto con dos hipótesis básicas. En una se supone que no se dispone de ninguna AEP/FEM, y en la otra se parte del supuesto de una AEP/FEM equivalente al 33 por ciento de los costos de desarrollo. En la hipótesis de inexistencia de AEP/FEM, el estudio de viabilidad del A380 prevé un

[5601] Las Comunidades Europeas aducen, en cambio, que no son verosímiles ni pertinentes otras declaraciones de funcionarios de las Comunidades Europeas y autoridades de Airbus acerca de la utilización de subvenciones para "atacar", "destruir" y "matar" aeronaves de Boeing, citadas por los Estados Unidos como prueba de que la AEP/FEM se otorgó para hacer posible que Airbus desarrollara modelos de LCA destinados específicamente a sustraer cuotas de mercado a la industria estadounidense. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2317, donde se hace referencia a Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 836-838. Las Comunidades Europeas consideran que esas declaraciones, aunque fueran exactas, no hacen más que indicar el propósito de las autoridades de la empresa de lograr una participación viable en el mercado para competir con Boeing, y nada indican sobre efectos desfavorables actuales. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2319.

[5602] Además, las Comunidades Europeas nos han presentado el estudio de viabilidad del A320 (CE - Prueba documental 82 (ICSS)) y el correspondiente al A330/340 (CE - Prueba documental 775). Las Comunidades Europeas no aducen, sin embargo, que esos documentos prueben que dichas aeronaves se habrían puesto en marcha sin la AEP/FEM. Las Comunidades Europeas no presentaron tales pruebas en relación con los modelos A300 y A310, y no aducen que esos modelos de LCA se hubieran puesto en marcha sin la AEP/FEM.

[5603] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 799-809.

[5604] CE - Prueba documental 362 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

valor actual neto positivo empleando **[***]**. Sin embargo, el valor actual neto empleando **[***]** en la hipótesis de inexistencia de AEP/FEM es inferior a la tercera parte del valor actual neto calculado utilizando **[***]**, lo que sugiere que la elección de **[***]** determina una diferencia importante en el valor actual neto resultante del proyecto.[5605] Al igual que la simulación de Dorman, el estudio de viabilidad del A380 indica que el valor actual neto resultante del proyecto aumentará con AEP/FEM en comparación con la situación en que no se dispone de ella. Según **[***]** que se utilice, la diferencia en el valor actual neto resulta, aproximadamente, de **[***]** y **[***]**.[5606]

7.1923 El estudio de viabilidad del A380 también contiene cinco evaluaciones de sensibilidad diferentes respecto de los resultados obtenidos con la hipótesis de referencia, una de las cuales corresponde a la "peor hipótesis realista". En esa hipótesis, el valor actual neto del proyecto se determina **[***]**.[5607] Los resultados indican que **[***]**. Cuando se aplica **[***]**, el valor actual neto se reduce aproximadamente **[***]**; cuando se emplea **[***]**, el valor actual neto se reduce aproximadamente **[***]**. En el documento se considera que ambos resultados son **[***]**.[5608] La prueba de sensibilidad, en el estudio de viabilidad del A380, parte del supuesto de que Airbus reciba AEP/FEM. Por lo tanto, la peor hipótesis realista no se confronta con una hipótesis de referencia en que Airbus no recibiera AEP/FEM. A nuestro juicio, la deducción que cabe extraer de esto es que Airbus no contemplaba la posibilidad de emprender el proyecto del A380 sin la AEP/FEM, o no se preparó para esa posibilidad.

7.1924 Las Comunidades Europeas presentaron un análisis de sensibilidad realizado *a posteriori*, en el cual, empleando los datos del estudio de viabilidad del A380, se aplica la peor hipótesis realista suponiendo que no se obtuviera AEP/FEM. Los resultados de ese análisis, suministrados en la declaración de Riaza Carballo[5609], indican que, aunque el valor actual neto **[***]**, el valor actual neto del proyecto, sin AEP/FEM y en la peor hipótesis realista, tendría **[***]**. Sin embargo, mientras que en el estudio de viabilidad del A380 se calculó el valor actual neto de referencia en **[***]**, en la declaración de Riaza Carballo sólo se consideran los efectos de la falta de AEP/FEM en la peor hipótesis realista utilizando **[***]**.

7.1925 El hecho de que en la declaración de Riaza Carballo no se haya efectuado el mismo análisis de sensibilidad con **[***]** que se utilizó en el estudio de viabilidad inicial del A380 significa que desconocemos si la utilización de **[***]** habría dado lugar o no a un valor actual neto negativo en la peor hipótesis realista. En general, en los proyectos que presentan una pauta en que los costos (salidas de efectivo) se producen en fecha temprana y los beneficios (ingresos de efectivo) tienen lugar más tarde (como en el proyecto del A380), **[***]** reduce el valor actual neto. A este respecto recordamos que el valor actual neto calculado para el proyecto del A380 en el estudio de viabilidad de referencia de Airbus utilizando **[***]** y partiendo del supuesto de inexistencia de AEP/FEM era de **[***]** del valor actual neto calculado utilizando **[***]**. En otras palabras, en la hipótesis de no contarse con AEP/FEM en el estudio de viabilidad de referencia, **[***]** tenía una importante repercusión en el valor actual neto del proyecto. No tenemos motivos para creer que no hubiera ocurrido lo mismo con el valor actual neto resultante de una prueba de sensibilidad aplicada a la "peor hipótesis realista" sin AEP/FEM utilizando **[***]**.

[5605] Observamos que ambos **[***]** que la tasa de descuento del 10 por ciento empleada en el informe Dorman.
[5606] Estudio de viabilidad del A380, página 29, CE - Prueba documental 362 (ICSS).
[5607] Estudio de viabilidad del A380, página 36, CE - Prueba documental 362 (ICSS).
[5608] Estudio de viabilidad del A380, página 36, CE - Prueba documental 362 (ICSS).
[5609] Declaración de Riaza Carballo, CE - Prueba documental 665 (ICSS).

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1926 Por último, como hemos mencionado en otro lugar de este informe en relación con otro tema, un factor importante que debe tomarse en consideración es el crédito que merece el propio estudio de viabilidad.[5610] El estudio de viabilidad podía servir como fundamento para la decisión de Airbus acerca de si la puesta en marcha de un nuevo programa de LCA era o no una inversión conveniente; pero también servía por lo menos como uno de los fundamentos para que los prestamistas gubernamentales decidieran si apoyaban el programa y en qué forma había de estructurarse tal apoyo. El carácter de los reembolsos de la AEP/FEM, basados en un gravamen y supeditados a la condición del éxito, hacía que Airbus, al elaborar el estudio de viabilidad en apoyo de un programa para el cual se procuraba la AEP/FEM, tuviera un incentivo económico en el optimismo de sus pronósticos, en particular sobre el número de aeronaves que probablemente se venderían y el ritmo de esas ventas.[5611] Cuanto mayor fuera el número de ventas sobre las cuales hubieran de efectuarse pagos de reembolso del principal y reembolsos en función de las ventas, menos probable era que Airbus tuviese que efectuar esos pagos si las estimaciones del estudio de viabilidad resultaban demasiado optimistas. Las Comunidades Europeas alegan que el estudio de viabilidad de Airbus fue resultado de "un análisis interno exhaustivo de las perspectivas comerciales y técnicas del programa" y que "se basa en un cúmulo de supuestos y métodos prudentes".[5612] Además, las Comunidades Europeas sostienen que las previsiones del estudio de viabilidad de Airbus sobre el número de entregas efectuadas fueron, por definición, "realistas y mesuradas".[5613] Las Comunidades Europeas no afirman, sin embargo, que las previsiones de esos estudios de viabilidad sobre las entregas fueran infalibles. De hecho, reconocen que las previsiones, por su índole misma, son "apreciaciones fundadas acerca de la forma en que habrán de desarrollarse en el futuro hechos que todavía no han ocurrido", y por lo tanto no siempre son fiables.[5614] Aunque las Comunidades Europeas sostienen que las previsiones de los estudios de viabilidad sobre las entregas "se han cumplido a menudo, y en realidad hasta se han superado"[5615], la experiencia hasta ahora sugiere que puede no ocurrir así respecto del A380.[5616]

7.1927 Un aspecto decisivo de la credibilidad del estudio de viabilidad reside en que sean razonables las previsiones de demanda en las que se basan las proyecciones de ventas y entregas. El programa del A380 se puso en marcha en medio de una discrepancia fundamental entre Airbus y Boeing sobre el volumen del mercado potencial de las aeronaves.[5617] Como observan los Estados Unidos, "el principal riesgo de que no se reembolse {la AEP/FEM} no es un riesgo referente al desarrollo o la fabricación, sino relativo a las ventas".[5618] Aunque no estamos ahora en condiciones de juzgar si las estimaciones sobre las ventas que se formularon en el estudio de viabilidad del A380 eran

[5610] *Véanse* los párrafos 7.412-7.414.

[5611] Reconocemos que la AEP/FEM para el A380 sólo representaba un 33 por ciento de los costos de desarrollo del proyecto, y que su estudio de viabilidad también puede haber sido utilizado por Airbus (en todo o en parte) para atraer otros inversores. Sin embargo, teniendo en cuenta el alcance del proyecto, los costos de desarrollo que cubría la AEP/FEM, cercanos a **[***]**, eran considerables. Además, nos parece evidente que la obtención de la AEP/FEM de cuatro gobiernos tenía una repercusión positiva en las posibilidades de Airbus de financiar el resto de las voluminosas inversiones necesarias para el programa del A380.

[5612] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 466.

[5613] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 465 y 467.

[5614] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 467.

[5615] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 467. Las Comunidades Europeas observan a este respecto que Airbus, hasta el 31 de diciembre de 2006, había vendido unos 3.000 aviones A320, cantidad bastante superior a las proyecciones del estudio de viabilidad inicial, que no figura entre las pruebas que se nos han presentado. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 331. Las Comunidades Europeas no hacen afirmaciones similares respecto de ninguno de los demás programas de LCA.

[5616] Las dificultades que experimentó Airbus respecto del modelo A380, que dieron lugar a importantes retrasos en la producción y a preocupaciones de los clientes, son notorias en general y han tenido repercusiones importantes en la empresa matriz, EADS. EADS; *EADS 2006 Results Dominated by Airbus Loss*, 9 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 463.

[5617] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, páginas 262 y 263.

[5618] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 57.

ICC suprimida donde se indica [***]

efectivamente razonables, observamos que ese estudio corresponde al examen de un conjunto más bien limitado de posibilidades de que no se alcanzasen objetivos en materia de ventas, sobre todo en vista de la incertidumbre de las previsiones sobre la demanda de la aeronave.[5619] Por otra parte, la peor hipótesis realista no parece ser la peor respecto de todos los parámetros considerados en la prueba de sensibilidad.[5620] El A380 todavía puede llegar a alcanzar los niveles de ventas previstos en el estudio de viabilidad; pero los retrasos que de hecho se han producido para hacer remontar la producción, y el número relativamente limitado de las ventas y las entregas que se han efectuado hasta ahora, ponen de manifiesto que tal éxito, si ocurre, habrá de llevar bastante más tiempo que el previsto inicialmente, de modo que **[*******]**.[5621] Las consecuencias financieras de los problemas de producción del A380 y los consiguientes retrasos del programa han sido considerables, y EADS ha informado por ello de una disminución de los beneficios de Airbus, antes del pago de intereses e impuestos, de 2.500 millones de euros en 2006.[5622] Por lo tanto, no resulta evidente en absoluto que la peor hipótesis realista capte realmente lo que podía imaginarse con criterio razonable como la peor hipótesis posible en la época en que se desarrolló el estudio de viabilidad. Estas preocupaciones se tienen en cuenta en nuestro examen de la aseveración de las Comunidades Europeas de que el estudio de viabilidad del A380 demuestra que Airbus habría llevado adelante la puesta en marcha del proyecto sin la AEP/FEM.

El estudio de viabilidad del A340-500/600

7.1928 El estudio de viabilidad del A340-500/600 está fechado en octubre de 1997.[5623] En él se comparan los efectos de la puesta en marcha del proyecto del A340-500/600 (una aeronave derivada) en los aspectos económicos de **[*******]**. Los resultados prevén que la tasa de rentabilidad interna y el valor actual neto del conjunto del programa A330/A340 **[*******]** si se decidía poner en marcha el proyecto. El estudio de viabilidad incluye un análisis de **[*******]** respecto del conjunto del programa y también del aumento causado por la puesta en marcha del proyecto del A330/A340 en el supuesto de .... Los resultados de la aplicación del modelo indican una contribución de **[*******]** al programa total y un aumento del valor actual neto de **[*******]** en el caso de que **[*******]**.[5624]

7.1929 No resulta claro, a simple vista, si en el estudio de viabilidad del A340-500/600 se tomó en consideración el otorgamiento de AEP/FEM. Las Comunidades Europeas afirman que no, pero sin presentar pruebas de ello.[5625] Las Comunidades Europeas también afirman que, suponiendo a efectos de argumentación que en el estudio de viabilidad se hubiera tenido en cuenta el efecto de la AEP/FEM, la tasa de rentabilidad interna **[*******]**, en relación con la tasa de descuento, indica que el proyecto habría sido comercialmente viable sin la AEP/FEM. Los argumentos de las Comunidades

[5619] CE - Prueba documental 362 (ICSS), páginas 33 y 36. Las previsiones sobre la demanda expuestas en el estudio de viabilidad del A380 incluyen la demanda de LCA con más de 400 asientos, categoría que incluye no sólo el A380, sino también el A340-600 y los modelos 747 y 777-300 de Boeing. Por lo tanto, no resulta evidente en absoluto que el estudio de viabilidad del A380 esté basado en una previsión "realista y mesurada" de las entregas del A380 considerado por sí solo, puesto que es una aeronave con más de 500 asientos.

[5620] CE - Prueba documental 362 (ICSS); compárense los datos de las páginas 34 y 36.

[5621] CE - Prueba documental 362 (ICSS), página 6.

[5622] EADS, *EADS 2006 Results Dominated by Airbus Loss*, 9 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 463, página 8.

[5623] CE - Prueba documental 958 (ICSS).

[5624] Sin embargo, véase Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 262 del Grupo Especial (apéndice ICSS), párrafos 10-12.

[5625] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 785.

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas a este respecto se basan en una comparación con la tasa de rentabilidad interna en el estudio de viabilidad del A380, **[***]**.[5626]

El estudio de viabilidad del A330-200

7.1930 En el estudio de viabilidad del A330-200[5627] se considera la introducción de dos aeronaves derivadas del modelo A340-300B, a las que se hace referencia en el documento como **[***]**. Del mismo modo que en el estudio de viabilidad del A340-500/600, en el documento se considera que **[***]** se suman al conjunto de modelos de Airbus. Los resultados indican que la tasa de rentabilidad interna y el valor actual neto del conjunto del programa A330/A340 **[***]** en caso de adoptarse la decisión de emprender el programa. La prueba de sensibilidad prevé que el valor actual neto del conjunto del programa habrá de **[***]** y mejorará en el curso de **[***]**.[5628] Las Comunidades Europeas afirman que el aumento previsto de la tasa de rentabilidad interna **[***]** para el proyecto de A330-200 **[***]** la tasa de rentabilidad interna prevista para los programas A380 y A340-500/600. Sobre la base de la misma lógica empleada respecto del A340-500/600, las Comunidades Europeas concluyen que la tasa de rentabilidad interna **[***]** demuestra que la AEP/FEM no tuvo función alguna respecto de la puesta en marcha del proyecto del A330-200.

7.1931 Según las Comunidades Europeas, la conclusión de que el otorgamiento de la AEP/FEM no tuvo consecuencias en la puesta en marcha del proyecto del A330-200 queda demostrada también por el hecho de que solamente Aérospatiale recibió AEP/FEM por un valor de sólo 49,9 millones de euros. Las Comunidades Europeas afirman que esa suma podría haberse financiado de otras formas, incluso a través de proveedores que compartieran riesgos.[5629]

Conclusiones relativas a los efectos de la AEP/FEM en la puesta en marcha de los proyectos de las LCA de Airbus

7.1932 Las Comunidades Europeas aducen que los estudios de viabilidad de los modelos A380, A340-500/600 y A330-200 demuestran de forma concluyente que la AEP/FEM no tuvo consecuencias en la puesta en marcha de esos modelos de aeronaves y que, por consiguiente, la teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal respecto de esos tres modelos "fracasa en los hechos".[5630] Las Comunidades Europeas no presentan pruebas ni argumentos equivalentes respecto de los modelos anteriores de LCA de Airbus (las familias de modelos A300, A310, A320 y A330/A340). Las Comunidades Europeas no han presentado documentos internos ni otras pruebas que indicaran que Airbus hubiera llevado adelante los proyectos anteriores a 1992 sin el apoyo gubernamental de la AEP/FEM. Las Comunidades Europeas han sugerido simplemente que los Estados Unidos no han demostrado suficientemente el nexo entre la AEP/FEM y la puesta en marcha de los proyectos de

[5626] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 816. En el estudio de viabilidad del A380, la tasa de rentabilidad interna **[***]** sin AEP/FEM, pero se mantenía **[***]** la tasa de descuento. Las Comunidades Europeas aducen que, si la tasa de rentabilidad interna del estudio de viabilidad del A340-500/600 se reduce en igual cantidad, da lugar a una tasa de rentabilidad interna hipotética para el A340-500/600 que es comercialmente viable; es decir, superior a la tasa de descuento. Las Comunidades Europeas aducen que, aplicando una reducción análoga a la tasa de rentabilidad interna respecto del A340-500/600, en realidad se exageran los efectos de la AEP/FEM, pues mientras que **[***]**, sólo España y Francia proporcionaron AEP/FEM respecto del A340-500/600. CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 787. Las Comunidades Europeas también aducen con el mismo fundamento que si la prueba de sensibilidad efectuada en la declaración de Riaza Carballo se aplicara respecto del A340-500/600, "es razonable suponer que se obtendrían resultados similares". CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 788.

[5627] CE - Prueba documental 956 (ICSS).

[5628] Sin embargo, véase Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 262 del Grupo Especial (apéndice ICSS), párrafos 7-9.

[5629] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 793.

[5630] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 795.

ICC suprimida donde se indica [***]

aeronaves de Airbus.[5631] Sin embargo, a nuestro juicio los Estados Unidos han cumplido la carga de la prueba que recaía en ellos a este respecto.

7.1933 El A300 fue el primer modelo de LCA de Airbus, lanzado en 1969 con cerca del 100 por ciento de sus costos de desarrollo financiados mediante AEP/FEM con interés nulo.[5632] Recordamos que el acuerdo intergubernamental de 1969 estableció el propósito de los Gobiernos de Alemania y Francia de cooperar en la esfera de la aeronáutica, y en particular en apoyo del desarrollo, por fabricantes nacionales, de una única LCA, y preveía específicamente que esos Gobiernos facilitarían financiación para el desarrollo de esa LCA, el A300.[5633] Antes del Acuerdo de 1969, las empresas que después formaron parte de Airbus Industrie GEI, que recordamos que se constituyó en 1971, todavía no habían colaborado en ningún empeño de alcance o ambición comparable. Ambas partes han reconocido la complejidad y los riesgos que suponía la puesta en marcha de tal proyecto. De hecho, como ya hemos señalado, las partes han descrito el desarrollo de las LCA como un objetivo que requiere "enormes inversiones iniciales"[5634] y obliga a comprometer "inmensos recursos"[5635] en medio de un entorno comercial determinado por factores "cuya misma previsibilidad es por definición imposible".[5636] A nuestro juicio, el nivel de riesgo que suponía la primera irrupción de Airbus en la fabricación de LCA fue probablemente el mayor entre todos sus proyectos de LCA. Ese grado de incertidumbre parece manifestarse claramente en la declaración atribuida al Director Gerente de Airbus, Jean Pierson:

> "Volvamos por un momento al año 1970. Imaginen ustedes lo que habría ocurrido si yo hubiera ido a un banco y les hubiera dicho: 'Acabo de organizar un equipo de dirección de varios países europeos; quiero construir un avión grande para competir con Boeing. ¿Me prestarían 1.000 millones de dólares? Puede ocurrir que los pierdan totalmente. O puede ser que empiecen a ganar algún dinero dentro de 20 años.' Imaginen ustedes con qué entusiasmo me habrían recibido. Ninguna institución financiera habría asumido semejante riesgo; o bien, si alguno lo tomaba, los intereses habrían sido sencillamente prohibitivos. Por lo tanto, correspondía a los gobiernos de cada uno de los países participantes en Airbus Industrie sustituir a los banqueros y asumir esos riesgos."[5637]

7.1934 A nuestro juicio, los Estados Unidos han demostrado que la AEP/FEM funciona como un mecanismo de transferencia de riesgos que altera considerablemente los aspectos económicos de la decisión de emprender cualquier programa de LCA. Consideramos que esto queda demostrado adecuadamente por el informe Dorman, que a este respecto cuenta con el apoyo de la prueba de sensibilidad incluida en el estudio de viabilidad del A380. De acuerdo con ambos elementos de prueba, el otorgamiento de la AEP/FEM mejora los resultados previstos en el programa de la respectiva aeronave, e indica que una decisión positiva sobre la puesta en marcha del proyecto resulta más probable que si no existiera esa financiación. Como ya se ha señalado, no consideramos que el informe Dorman acredite que ningún modelo determinado de Airbus no hubiera tenido un valor actual neto positivo sin la AEP/FEM; pero demuestra de qué forma la AEP/FEM, al transferir riesgos a los prestamistas gubernamentales, reduce los riesgos del fabricante y mejora la rentabilidad potencial de cualquier programa relativo al proyecto de una aeronave determinada, haciendo más probable la

---

[5631] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 758, 837-839 y 854-857.

[5632] *Véase* la nota 2431 *supra*.

[5633] *Véase* el párrafo 7.534 *supra*. El Acuerdo de 1969 se extendió a los Gobiernos de los Países Bajos y España en 1970 y 1971, respectivamente: *véase* el párrafo 7.537 *supra*. *Véase* Estados Unidos - Prueba documental 16 y CE - Prueba documental 992 (CCI).

[5634] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 112.

[5635] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 31.

[5636] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 30.

[5637] Citado en Matthew Lynn, *Birds of Prey*, página 150 (1998), Estados Unidos - Prueba documental 42.

ICC suprimida donde se indica [***]

decisión de llevar adelante los programas de LCA. Este doble efecto de reducción de riesgos y mejora de la rentabilidad habría sido particularmente pronunciado en el caso del A300, pues la AEP/FEM cubrió cerca del 100 por ciento de sus costos de desarrollo con interés nulo, cuando el tipo de interés que habrían propuesto los prestamistas en el mercado por un crédito comparable habría estado como mínimo en el tramo comprendido entre el 15,18 y 16,60 por ciento.[5638] A nuestro juicio, la circunstancia de tener que tomar en préstamo los fondos necesarios para poner en marcha el proyecto del A300 con esos tipos de interés habría supuesto un importante desincentivo para la decisión de llevar adelante el programa. El informe Dorman, con independencia de sus limitaciones en cuanto a demostrar si cualquier proyecto relativo a determinada aeronave se habría emprendido o no sin la AEP/FEM, ilustra de modo convincente la forma en que la AEP/FEM transfiere riesgos y mejora el valor actual neto respecto de cualquier proyecto de aeronave. Junto con las declaraciones citadas y nuestra propia interpretación de los antecedentes y los riesgos que conlleva en general el desarrollo de las LCA, y del A300 en particular, consideramos que los Estados Unidos han demostrado que la AEP/FEM era necesaria para que Airbus pudiera lanzar el A300 en la forma prevista inicialmente y en el momento en que lo hizo. Llegamos a la misma conclusión respecto de los restantes modelos de LCA de Airbus, según explicaremos a continuación.

7.1935 La AEP/FEM se utilizó para financiar entre el 90 y el 100 por ciento de los costos de desarrollo del A310, cuyo proyecto se puso en marcha en 1978.[5639] Los Estados Unidos no han presentado ninguna prueba de declaraciones de autoridades de Airbus o de funcionarios oficiales que indicase directamente que la AEP/FEM otorgada para el A310 fuera indispensable para su desarrollo. En cambio, los Estados Unidos han aducido que el desarrollo de un modelo de LCA de Airbus apoya el desarrollo de las instalaciones y técnicas de producción utilizadas para todos los demás modelos de LCA.[5640] Según los Estados Unidos, esa relación entre los modelos de LCA de Airbus quedó reconocida por ella:

> "Según declaró un ejecutivo de Airbus, 'en el decenio de 1980 logramos ampliar nuestra familia de aeronaves con el lanzamiento del modelo A310, que incorporaba numerosos perfeccionamientos de sistemas y de grupos motores desarrollados en los años transcurridos desde el diseño del A300'. 'Después procedimos a la inversa e incorporamos muchas de las mejoras del A310 en el A300, obteniendo una aeronave actualizada que denominamos A300-600. La misma filosofía se seguirá con nuestra nueva aeronave. Además, hay fuertes posibilidades de que en el decenio de 1990 la tecnología del A320/A330/A340 se pueda utilizar también para crear versiones perfeccionadas del A300 o del A310'."[5641]
>
> "'Pero el modelo A350 será una versión hermana del A380, de modo que se trata de tecnología que ya está a la vista. Es tangible, porque el A380 está volando'."[5642]

7.1936 También se ha reconocido por los economistas que las economías de gama y escala, estáticas y dinámicas (la "curva de aprendizaje"), logradas respecto de un modelo de LCA constituyen un elemento importante para el desarrollo y la producción de otros modelos.[5643] Está fuera de discusión que los proyectos de LCA suponen una tecnología de desarrollo y producción compleja. Por lo tanto, los conocimientos y la experiencia adquiridos con el desarrollo y la producción de un modelo de

[5638] *Véase* el párrafo 7.488 *supra*.
[5639] *Véase* la nota 2431 *supra*.
[5640] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 722.
[5641] Jeffrey Lenorovitz, *Airbus Industrie Launching Production for New A330/A340 Simultaneously*, Aviation Week & Space Technology, 24 de febrero de 1986, Estados Unidos - Prueba documental 391.
[5642] Jason Neely, *Airbus Top Challenge Is Keeping up with Demand*, Reuters, 22 de noviembre de 2005 (donde se cita a Gustav Humbert, Director General de Airbus), Estados Unidos - Prueba documental 392.
[5643] Neven y Seabright, Estados Unidos - Prueba documental 382. *Véase también* el estudio de viabilidad del A-380, CE - Prueba documental 362 (ICSS), página 36.

ICC suprimida donde se indica [***]

aeronave tienden a reducir los costos de desarrollo y producción de las aeronaves siguientes. Estimamos que las pruebas que se nos han presentado demuestran que el modelo A310 se benefició del anterior desarrollo del A300 efectuado con éxito por Airbus. En esa medida, si Airbus no hubiese obtenido AEP/FEM para el A300 y en consecuencia no lo hubiese lanzado, desarrollado y vendido desde 1974 conforme a los planes, no tenemos dudas de que no le habría sido posible lanzar el A310 en 1978 en la forma prevista inicialmente. Incluso si Airbus hubiera emprendido con éxito el mismo proyecto del A300 en 1969 sin AEP/FEM, contando para ello con una financiación de mercado, consideramos que el costo de esa financiación le habría hecho extremadamente difícil, si no imposible, lanzar después el A310 en 1978 sin la AEP/FEM.[5644] Recordamos que se suministró AEP/FEM para cerca del 100 por ciento de los costos de desarrollo del modelo A300 con interés nulo, mientras que hemos constatado que el tipo de interés que se habría obtenido de un prestamista en condiciones de mercado para un crédito comparable habría estado como mínimo en el tramo situado entre 15,18 y 16,60 por ciento.[5645] Análogamente, la AEP/FEM para el A310 cubrió entre el 90 y el 100 por ciento de sus costos de desarrollo y también se proporcionó con interés nulo, frente a tipos de interés que, según hemos constatado, se habrían situado como mínimo entre 13,99 y 18,88 por ciento que habría exigido un prestamista en el mercado para una financiación comparable.[5646] La simulación de Dorman demuestra que la AEP/FEM hace más probable la puesta en marcha de un proyecto de LCA. En el caso particular de la puesta en marcha del proyecto del A310, la simulación de Dorman da un respaldo convincente a nuestra conclusión de que si Airbus no hubiera obtenido AEP/FEM para el A310, no le habría sido posible emprender ese proyecto en la forma prevista inicialmente y en el momento en que lo hizo.

7.1937 El A320 fue el modelo siguiente de LCA que Airbus lanzó en 1984. También fue financiado mediante AEP/FEM, que cubría hasta un 90 por ciento de sus costos de desarrollo.[5647] Los Estados Unidos han presentado dos declaraciones atribuidas a funcionarios de Airbus y de British Aerospace que respaldan la conclusión de que la AEP/FEM era, en realidad, necesaria para el lanzamiento del A320. Aunque la declaración formulada por Sir Austin Pearce puede haberse referido a la función cumplida por la AEP/FEM en cuanto a permitir que British Aerospace participase en el proyecto, vemos en ello un defecto de la argumentación de los Estados Unidos. Nada indica en las pruebas que se nos han presentado, ni lo aducen las Comunidades Europeas, que si British Aerospace (o cualquier otra empresa participante en Airbus) no hubiera podido participar en el proyecto sin que se suministrara la AEP/FEM, el proyecto se habría llevado adelante igualmente sin su participación.[5648] Teniendo en cuenta la naturaleza de la empresa Airbus a partir de sus primeros acuerdos

[5644] Observamos a este respecto que el A300, aunque fue puesto en marcha en 1969, se entregó por primera vez a un cliente en 1974. Por lo tanto, en la época en que se consideraba la decisión de emprender el modelo A310, apenas comenzaban los ingresos derivados de las entregas a los compradores, y los reembolsos de la AEP/FEM eran a lo sumo limitados.

[5645] *Véase* el párrafo 7.488 *supra*.

[5646] *Véase* el párrafo 7.488 *supra*.

[5647] El presupuesto federal de Alemania impuso un tope general a la ayuda para el desarrollo destinada a Airbus, del 90 por ciento. *Véase* Proyecto de Presupuesto 09 (Ministerio de Economía), parte 02, capítulo 09, comentario sobre la partida 892 91-634, Estados Unidos - Prueba documental 17X. Respecto de Francia (75 por ciento): Collin (Yvon), Rapport D'information Nº 367 (96/97), Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique (en lo sucesivo "informe del Senado de 1997"), páginas 63 y 67, Estados Unidos - Prueba documental 18. Respecto de España (70 por ciento): Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992, Serie A, Nº 34, página 122 (13 de enero de 1997), Estados Unidos - Prueba documental 19.

[5648] En realidad, hay pruebas de lo contrario. "A través de Aérospatiale, todo el programa del A340-500/600 resultó posible gracias a las medidas informadas por las autoridades de Francia. De hecho, en vista de la estructura industrial de *Airbus Industrie* y la configuración del sector aeronáutico europeo, este programa no puede considerarse sin la participación de Aérospatiale". Carta de Karel Van Miert a Hubert Vedrine, *Reimbursable Advance to Aérospatiale for the Airbus A340-500/600 Program*, Estados Unidos - Prueba documental 3.

intergubernamentales, nos parece evidente que la participación de la totalidad de las cuatro empresas nacionales era y ha seguido siendo un elemento importante en el lanzamiento de todas sus LCA.[5649]

7.1938 Tampoco tenemos mayores dudas de que el lanzamiento del A320 en 1984 conforme al plan inicial resultó posible en muy gran medida por el éxito del lanzamiento del A300 y A310 de Airbus en el decenio anterior con ayuda de la AEP/FEM. Por lo tanto, es evidente que la AEP/FEM suministrada para esos modelos anteriores de LCA también fue beneficiosa para el lanzamiento del A320. Además, como ya hemos señalado, el costo de la financiación en condiciones de mercado para el A300 y el A310 era considerable en comparación con la AEP/FEM. Sin embargo, aun suponiendo que Airbus hubiera podido emprender los proyectos de ambos modelos de LCA conforme al plan inicial en 1969 y 1978 basándose únicamente en una financiación de mercado (cosa que consideramos sumamente improbable), le habría sido extremadamente difícil, si no imposible, emprender el proyecto del A320 en 1984 conforme al plan inicial sin contar con la AEP/FEM.[5650] Recordemos a ese respecto que el beneficio derivado del tipo de interés de la AEP/FEM suministrada para el A320 se situó como mínimo entre **[***]** y **[***]**.[5651] Las pruebas y consideraciones mencionadas, consideradas junto con los resultados de la simulación de Dorman[5652], nos llevan a la conclusión de que los Estados Unidos han demostrado que la AEP/FEM otorgada para el A320 era necesaria para que Airbus pudiera emprender el proyecto del A320 en el momento en que lo hizo y conforme al plan inicial.

7.1939 Del mismo modo, sobre la base de un conjunto de consideraciones similares, constatamos que los Estados Unidos también han acreditado que la AEP/FEM era necesaria para que Airbus pudiera poner en marcha en 1987 el proyecto del A330/A340, con una AEP/FEM que cubría entre el 60 y el 90 por ciento de sus costos de desarrollo.[5653] En primer lugar, señalamos la declaración formulada por un funcionario de British Aerospace, que indicaba que la financiación comercial para el proyecto del A330/A340 no era una posibilidad viable en la época. Como ya hemos observado, la participación de la totalidad de las cuatro empresas nacionales en Airbus era y sigue siendo un aspecto importante para la puesta en marcha de todos sus proyectos de LCA. Por lo tanto, sin la participación de British Aerospace en el proyecto del A330/A340 parece sumamente improbable que Airbus

[5649] El desarrollo y la producción de las LCA de Airbus se distribuyó entre las empresas nacionales que participaban en el consorcio de Airbus. De este modo, a partir de 1999 la empresa francesa, Aérospatiale, era responsable de los sistemas de control de vuelo, las cabinas de pilotaje, la integración de generadores de energía, las pruebas estáticas y en vuelo, secciones estructurales complejas, subconjuntos equipados y publicaciones técnicas. La empresa alemana, DASA, producía las principales secciones del fuselaje que contienen el equipo hidráulico, los sistemas secundarios de control de vuelo y el amueblado comercial, montaba las alas y equipaba las alas suministradas por BAE Systems. También realizaba el montaje final de las aeronaves A321 y A319, así como algún equipamiento de las cabinas y la personalización de las cabinas del A300/A310 y la familia A320. Las empresas británica y española, BAE Systems y CASA, se encargaron de otros aspectos determinados. *Véase Aérospatiale-Matra Offering Memorandum*, 25 de mayo de 1999, páginas 90 y 91, CE - Prueba documental 053. Las pruebas que se nos han presentado ponen en evidencia que esta distribución de tareas prosiguió en los modelos siguientes de LCA de Airbus.

[5650] Observamos a este respecto que el A310, aunque se puso en marcha en 1978, entró en actividad y se entregó por primera vez a un cliente en 1985. Por lo tanto, la AEP/FEM para el proyecto del A310 estaba todavía pendiente, y esa LCA no generaba todavía ingresos de importancia en el momento en que se adoptó y se puso en práctica la decisión de emprender el proyecto del A320. El A300 sólo había estado en actividad desde 1974, y tenemos entendido que la mayor parte de la AEP/FEM para ese proyecto estaba todavía pendiente de reembolso en el momento en que se adoptó, en 1984, la decisión de emprender el proyecto del A320.

[5651] *Véase* el párrafo 7.488 *supra*.

[5652] Véase también Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 262 del Grupo Especial (apéndice ICSS), párrafo 3.

[5653] BT-Frs. 12/1080, página 46, Estados Unidos - Prueba documental 26; informe del Senado de 1997, páginas 63 y 68; Estados Unidos - Prueba documental 18; Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Nº 547 (5 de junio de 2003), página 153, Estados Unidos - Prueba documental 27.

ICC suprimida donde se indica [***]

hubiera llevado adelante esa puesta en marcha en 1987. También en este caso consideramos que la AEP/FEM suministrada para los modelos anteriores de LCA, el A300, el A310 y el A320, desempeñó una función importante en cuanto a poner a Airbus en condiciones de emprender el proyecto del A330/A340 en 1987.[5654] Sin embargo, incluso suponiendo que Airbus hubiera estado en condiciones de poner en marcha los proyectos de esos modelos anteriores sin contar con la AEP/FEM (cosa que consideramos aún menos probable que la puesta en marcha del proyecto del A320, de no haber mediado el suministro anterior de AEP/FEM para ese modelo, así como para los modelos A300 y A310), le habría sido sumamente difícil, si no imposible, poner en marcha en 1987 el proyecto del A330/A340 conforme a lo proyectado inicialmente sin el acceso a la AEP/FEM. A este respecto recordamos que el beneficio resultante del tipo de interés de la AEP/FEM suministrada para el A330/A340 se situó como mínimo entre **[***]** y **[***]**.[5655] Considerando lo anterior junto con los resultados de la simulación de Dorman[5656], llegamos a la conclusión de que los Estados Unidos han demostrado que la AEP/FEM suministrada para el A330/A340 era necesaria para que Airbus pudiera poner en marcha ese proyecto en el momento en que lo hizo y conforme al plan inicial.

7.1940 Examinaremos a continuación los efectos de la AEP/FEM en la puesta en marcha de los proyectos A330-200 y 340-500/600. El estudio de viabilidad del primero indica que los costos de desarrollo previstos para ese modelo eran comparativamente bajos. Los costos no recurrentes previstos constituyen una pequeña fracción de los costos no recurrentes "característicos" de los aviones de fuselaje amplio que se utilizaron en la simulación de Dorman. Además, como señalan las Comunidades Europeas, sólo Aérospatiale recibió AEP/FEM, por valor de 49,9 millones de euros. Teniendo en cuenta esta cuantía relativamente baja, nos parece improbable que Aérospatiale no hubiera podido financiar esa suma para este modelo de LCA de alguna otra forma. Además, como la aeronave de que se trata era un modelo derivado de otro ya existente, sus perspectivas de éxito o fracaso suponían un riesgo más reducido para las actividades generales de Airbus. A la luz de estas consideraciones, la posibilidad de que el proyecto del A330-200 se hubiera puesto en marcha aun sin la AEP/FEM otorgada específicamente para ese programa nos parece más probable que en los casos de los demás programas que hemos examinado. Sin embargo, como ya se ha analizado, las LCA tienen una tecnología de producción compleja que da lugar a importantes efectos de aprendizaje. Los conocimientos y la experiencia adquiridos en el desarrollo y la producción de un modelo de aeronave reducen los costos del desarrollo y la producción cuando se emprenden proyectos posteriores de nuevas aeronaves. Así ocurre particularmente en los modelos derivados, cuando el modelo que se emprende es una variante de otro anterior que ya existe, como ocurre con estos modelos de LCA.[5657] Por consiguiente, consideramos que la viabilidad económica del A330-200, y por cierto su existencia misma, dependían de las aeronaves que habían precedido ese modelo, incluyendo en particular la aeronave A330 original, de la cual es un derivado. Los costos de desarrollo relativamente reducidos del A330-200 son, a nuestro juicio, una consecuencia del hecho de que se trata de un derivado del A330/A340, que como ya hemos concluido antes, no se habría lanzado en la forma y en el

[5654] Observamos nuevamente que, aunque el A320 se puso en marcha en 1984, su primera entrega a un cliente tuvo lugar en 1988, después de haberse emprendido en 1987 el proyecto del A330/A340. Por lo tanto, este modelo de LCA todavía no estaba generando ingresos en el momento de la decisión de emprender el proyecto del A330/A340, en 1987, y no había comenzado todavía el reembolso de la AEP/FEM recibida para el A320.

[5655] *Véase* el párrafo 7.488 *supra*.

[5656] Véase también Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 262 del Grupo Especial (apéndice ICSS), párrafos 4-6.

[5657] "{C}iertas etapas de la producción no son específicas de un tipo determinado de aeronave, porque los efectos de aprendizaje en la producción de un modelo genérico pueden influir en el costo marginal de producción de otro modelo genérico". Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377. El hecho de que estos efectos se manifiestan intensamente en las versiones actualizadas de una aeronave anterior (los llamados "modelos derivados") se ilustra respecto del Airbus A300 y su derivado, el A310, en Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377, página 778.

ICC suprimida donde se indica [***]

momento en que ello ocurrió de no haberse concedido la AEP/FEM respecto de esa aeronave.[5658] Por lo tanto, aunque la concesión de AEP/FEM específicamente para el A330-200 pueda no haber sido indispensable para su lanzamiento, globalmente concluimos que la AEP/FEM fue necesaria para el lanzamiento de ese modelo porque si no se hubiera concedido para el desarrollo del modelo original (y de todos los que precedieron ese modelo), no podría haberse emprendido el proyecto del A330-200 en la forma en que ello ocurrió sin costos considerablemente mayores.

7.1941 Al igual que el A330-200, los modelos A340-500 y 600 son modelos derivados cuyo desarrollo dependía del anterior desarrollo y producción del modelo A340 original, del que derivan. Por las razones ya analizadas, al considerar los efectos de la AEP/FEM en el lanzamiento de tales modelos derivados, nos parece apropiado considerar, no sólo la AEP/FEM vinculada directamente con el respectivo modelo de aeronave, sino también la función cumplida por la AEP/FEM en el lanzamiento de la aeronave en que se basa, así como en otras LCA de Airbus desarrolladas antes que ella. El A340-500/600 fue un modelo derivado del A340, cuyo lanzamiento, según ya hemos constatado, dependió del suministro de AEP/FEM. En tales condiciones, consideramos que la AEP/FEM también fue esencial para el desarrollo del A340-500/600.

7.1942 Incluso si se lo considera en forma independiente, los elementos de prueba indican que los modelos A340-500 y 600 dependían del suministro de AEP/FEM. Como se señaló antes, la Comisión Europea constató lo siguiente en respuesta a la notificación del Gobierno de Francia sobre la ayuda estatal respecto de las medidas referentes al A340-500/600: "Aérospatiale no podría financiar los costos de desarrollo del Airbus A340-500/600 por sí misma ni con la ayuda de préstamos bancarios".[5659] Esta afirmación indica que, aun con el supuesto de un estudio de viabilidad que previera **[***]**, como mínimo, Aérospatiale no habría podido participar en el programa sin la AEP/FEM. Como ya hemos señalado, no hay ninguna indicación de que alguno de los proyectos de aeronaves hubiera podido llevarse adelante sin la participación de todas las empresas participantes en Airbus, por lo que hacía falta la de Aérospatiale para que pudiera emprenderse el proyecto.[5660] A este respecto, no nos parece suficiente la circunstancia de que el Gobierno del Reino Unido no proporcionara AEP/FEM a British Aerospace, o de que ésta hubiera podido lograr una financiación externa para desarrollar este modelo de LCA, para acreditar la posición de las Comunidades Europeas de que los modelos A340-500 y 600 se habrían emprendido también sin la AEP/FEM. El hecho de que British Aerospace hubiera logrado obtener financiación externa sugiere una confianza en el proyecto de parte de las entidades que facilitaron la financiación; pero esa decisión correspondía presumiblemente a la evaluación global de esas entidades acerca de la situación financiera de British Aerospace, y también a las condiciones del acuerdo respectivo. Nos parece dudoso que hubiera ocurrido lo mismo con Aérospatiale. Las propias Comunidades Europeas dicen que el lanzamiento del A320, el A330 y el A340, a pesar de haberse efectuado con AEP/FEM, había dejado a Aérospatiale en una situación en que "{e}l flujo de caja generado internamente no bastaba" para financiar sus inversiones, ya que "un coeficiente de endeudamiento prudente imponía límites a la cuantía de las nuevas deudas que podían contraerse".[5661] **[***]**.[5662] La financiación de apenas una parte del lanzamiento de sus LCA sin subvenciones había dejado a Aérospatiale en una posición que era "repulsiva" para los inversionistas privados.[5663] No hay fundamentos para concluir que

[5658] *Véase* el párrafo 7.1939 *supra*.
[5659] Carta de Karel Van Miert a Hubert Vedrine, *Reimbursable Advance to Aérospatiale for the Airbus A340-500/600 Program*, Estados Unidos - Prueba documental 3.
[5660] *Véase* el párrafo 7.1939 *supra*.
[5661] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1135.
[5662] Informe de Aérospatiale a Crédit Lyonnais (1994), DS316-EC-BCI-0000756, página 1 (**[***]**), Estados Unidos - Prueba documental 296 (ICC).
[5663] *EC to Review France's Aérospatiale Capital Injection*, Aerospace Daily (9 de febrero de 1994), Estados Unidos - Prueba documental 275.

ICC suprimida donde se indica [***]

Aérospatiale habría obtenido financiación externa simplemente porque British Aerospace la logró, como lo demuestra la constatación de la Comisión Europea sobre la ayuda estatal.

7.1943 Pasando al A380, las pruebas que se nos han presentado indican que, en comparación tanto con el A330-200 como con el A340-500/600, se trataba de un proyecto en enorme escala en los aspectos técnicos del desarrollo de la aeronave y también en los costos consiguientes. En consecuencia, a nuestro juicio el programa del A380 tenía más en común con el proyecto previsto en la simulación de Dorman que ninguno de los programas inmediatamente anteriores, referentes a modelos derivados. El estudio de viabilidad del A380 demuestra claramente que la AEP/FEM tenía una repercusión considerable en los aspectos económicos del programa. Sin perjuicio de ello, el estudio de viabilidad del A380 prevé un valor actual neto positivo para el programa incluso en el supuesto de que no se proporcionara AEP/FEM, así como también para la peor hipótesis realista en caso de que el proyecto contara con apoyo de AEP/FEM. Del mismo modo, la declaración de Riaza Carballo indica que, para una situación de la peor hipótesis realista sin suministro de AEP/FEM, se preveía un valor actual neto menor, pero todavía positivo, sobre la base de **[*****]** que se utilizó en el estudio de viabilidad de Airbus. Suponiendo que el estudio de viabilidad, o más exactamente las cifras en que se basa ese estudio conforme a la declaración de Riaza Carballo, demuestren un valor actual neto positivo en una situación en que no se suministrara AEP/FEM y en la peor hipótesis realista[5664], la cuestión que se nos plantea consiste en determinar si los Estados Unidos han demostrado que el lanzamiento del A380 no habría tenido lugar sin la AEP/FEM. Los Estados Unidos formulan a ese respecto dos argumentos principales.

7.1944 En primer lugar, los Estados Unidos afirman que, en vista del elevado riesgo de un programa como el del A380, la AEP/FEM acentúa la confianza en la estructura del negocio, en particular respecto de que la peor hipótesis realista es efectivamente la peor de las hipótesis realistas. Si las condiciones del mercado son más desfavorables para Airbus que las consideradas en esa hipótesis, la AEP/FEM asegura que el proyecto pueda dar lugar a pesar de ello a un valor actual neto positivo o, como mínimo, como se prevé en la simulación de Dorman, limitará las pérdidas. De este modo, la decisión de poner en marcha el proyecto queda supeditada a la obtención de la AEP/FEM. Los Estados Unidos también aducen que el análisis de sensibilidad presentado por Airbus exagera el volumen de las ventas probables y subestima el riesgo de que no se las alcance.[5665] Por razones análogas nos inspira preocupaciones el estudio de viabilidad del A380, como ya se ha expuesto[5666], por lo que no estamos convencidos de que ese estudio demuestre por sí solo que Airbus habría puesto en marcha el proyecto del A380 incluso sin AEP/FEM.

7.1945 En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que, aun cuando Airbus confiara en que el proyecto del A380 sería viable sin AEP/FEM, no se desprende de ello que Airbus habría podido financiar el proyecto mediante sus propios recursos y financiación externa. A este respecto, los Estados Unidos señalan las observaciones del informe del Senado de Francia acerca del suministro de AEP/FEM a Aérospatiale, que sugieren que, aunque Aérospatiale pudiera encontrar una financiación externa respecto del programa del A380 (lo que en el informe no se consideraba posible),

[5664] Recordamos que, como en la declaración de Riaza Carballo no se efectúa el análisis de sensibilidad con **[***]** que se utilizó en el estudio de viabilidad inicial del A380, no sabemos si la utilización de **[***]** habría dado lugar a un valor actual neto negativo en la peor hipótesis realista sin AEP/FEM. Teniendo en cuenta lo que sabemos acerca de los efectos del tipo de **[***]** en el valor actual neto del proyecto sin AEP/FEM en el estudio de viabilidad de referencia, sospechamos que **[***]** también habría tenido una repercusión considerable en el valor actual neto del proyecto en la peor hipótesis realista sin AEP/FEM. *Véase* el párrafo 7.1925 *supra*.

[5665] A este respecto los Estados Unidos observan que, según informó EADS en 2006, los efectos de los retrasos imprevistos en las entregas y los costos de desarrollo superiores a lo esperado que se experimentaron en relación con el A380 alcanzaron a 2.500 millones de euros. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 582, donde se cita el comunicado de prensa de EADS *EADS 2006 results dominated by Airbus loss*, 9 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 463.

[5666] *Véase* el párrafo 7.1927 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

esa financiación tendría tales efectos en el balance de Aérospatiale que le crearían dificultades para seguir esa estrategia. Como ya se ha señalado, en el informe se llegaba a la conclusión de que "esa financiación externa se añadiría evidentemente, y de forma excesiva, a los gastos financieros de las empresas desequilibrando sus balances debido al bajo nivel de su capital social".[5667] Además, los Estados Unidos han presentado el texto de una declaración hecha por la entonces Secretaria de Estado de Comercio e Industria del Reino Unido, que al responder a una pregunta en el Parlamento respondió lo siguiente: "Hemos visto recientemente, desde luego, la puesta en marcha del A380, que no habría resultado posible sin el empeño del Gobierno británico de emprender este programa de gran éxito ...".[5668]

7.1946 Las Comunidades Europeas impugnan la invocación por los Estados Unidos del informe del Senado de Francia, señalando que ese informe trata exclusivamente de la función de Aérospatiale y fue elaborado en 1996-1997, antes de la creación de EADS en 2000, que según las Comunidades Europeas acrecentó la flexibilidad financiera de Airbus. Además, las Comunidades Europeas afirman que el informe del Senado sólo toma en consideración "la financiación consignada en el balance" sin considerar "la financiación no consignada en él", como los acuerdos con proveedores sobre la participación de éstos en los riesgos. Señalando que el estudio de viabilidad del A380 ya incluía financiación no consignada en el balance, mediante la participación de proveedores; que Boeing financió, según se ha informado, un 60 por ciento de los costos no recurrentes del 787 mediante tales métodos; y el suministro de financiación de ese tipo por Alenia a la empresa DASA, asociada a Deutsche Airbus, cuando el Gobierno de Alemania no facilitó AEP/FEM para el A340-500/600, las Comunidades Europeas aducen que, sin la AEP/FEM, Airbus podría haber logrado la financiación necesaria recurriendo más a proveedores que compartieran los riesgos.[5669]

7.1947 Aunque la situación financiera de Airbus France en 2000 era claramente distinta de la situación de Aérospatiale en 1997 (cuando se formuló el informe del Senado de Francia), las Comunidades Europeas no han presentado pruebas convincentes que indiquen que Airbus France estuviese en mejor situación que Aérospatiale para financiar la parte que le correspondía en el proyecto del A380 sin AEP/FEM. Si bien resulta evidente del memorando de oferta de EADS que la reestructuración empresarial de Airbus Industrie GIE, Aérospatiale, CASA y Deutsche Airbus tenía por objeto mejorar las actividades de las empresas racionalizando los recursos, eliminando las duplicaciones y consolidando la dirección general con una estructura empresarial mejor integrada, no resulta igualmente clara la forma exacta en que tal medida afectó a las posibilidades de Airbus France (o de Airbus SAS) de obtener los enormes volúmenes de capital necesarios para el proyecto del A380, ni tampoco, por cierto, si la medida tuvo ese efecto y en qué grado. Del mismo modo, las Comunidades Europeas no han presentado ninguna prueba que respalde la aseveración de que, simplemente porque Boeing hubiera logrado financiar, según las informaciones, una parte importante de los costos no recurrentes del desarrollo del 787 mediante acuerdos con proveedores que participan en los riesgos, Airbus hubiera podido necesariamente hacer lo mismo respecto del A380. Airbus efectivamente utiliza acuerdos con proveedores que participan en los riesgos, pero nada indica que hubiera podido acentuar la utilización de tales mecanismos para sustituir todo el volumen de la financiación suministrada por la AEP/FEM, que alcanzaba, según recordamos, al 33 por ciento de los costos de desarrollo del A380. La posibilidad de recurrir a acuerdos con proveedores participantes en los riesgos respecto del A340-500/600 no nos parece convincente a este respecto. En aquel caso se trataba de aeronaves derivadas, que suponían costos de desarrollo muy inferiores y un nivel de riesgo mucho más bajo para el conjunto de las actividades de Airbus. La disposición de los proveedores en cuanto a asumir alguna parte del riesgo de ese programa mucho más reducido no demuestra que hubiera proveedores dispuestos a hacerlo respecto de un 33 por ciento de los costos, mucho más

[5667] *Mission de contrôle effectuée sur le soutien public a la construction aéronautique civile*, informe del Senado, 1997, página 72, Estados Unidos - Prueba documental 18.
[5668] Estados Unidos - Prueba documental 436.
[5669] CE, respuesta a la pregunta 265 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

elevados, del A380. Además, como hemos señalado antes, los datos incluidos en el estudio de viabilidad del Airbus A380 indican que la participación en los riesgos de ese proyecto puede no haberse efectuado en todos los casos en estrictas condiciones de mercado.[5670]

7.1948 Por último, de no haberse suministrado AEP/FEM para el lanzamiento de anteriores modelos de LCA de Airbus, no consideramos que le hubiera sido posible estar en condiciones de poner en marcha el proyecto del A380 en el año 2000. Hemos constatado que el costo por el que Airbus habría podido obtener financiación de mercado para los modelos A300, A310, A320 y A330/A340 habría estado en todos los casos varios puntos porcentuales por encima del nivel que tuvo como consecuencia de la AEP/FEM. Teniendo en cuenta las sumas transferidas a Airbus mediante cada uno de los contratos de AEP/FEM, y a la luz de los enormes riesgos del sector de las LCA y los efectos de curva de aprendizaje indispensables para participar con éxito en ese sector, hemos constatado que sin la AEP/FEM Airbus no habría podido lanzar todos sus modelos en la forma prevista inicialmente y cuando lo hizo. Aun suponiendo que tal cosa hubiera sido posible, y que Airbus efectivamente hubiera podido poner en marcha los proyectos de esas aeronaves apoyándose únicamente en una financiación de mercado, el nivel de endeudamiento que habría acumulado Airbus a lo largo de los años habría sido gigantesco.[5671] Por lo tanto, aunque el estudio de viabilidad del A380 indica, pero de ningún modo demuestra, que el proyecto, considerado en forma independiente, habría sido económicamente viable incluso sin AEP/FEM, a nuestro juicio esa conclusión se apoya en parte en el supuesto de que Airbus, en el momento de la puesta en marcha del proyecto, habría estado en condiciones, no sólo de diseñar y fabricar el A380, es decir, habría contado con la tecnología de desarrollo y producción indispensable para ello, sino también de obtener toda la financiación necesaria en condiciones de mercado. Pero la capacidad técnica de Airbus resultaba en parte de su experiencia en el desarrollo de sus anteriores modelos de LCA financiados en parte considerable mediante AEP/FEM. Además, debido al importante volumen del endeudamiento que habrían generado sus modelos anteriores de LCA, consideramos que Airbus no habría estado en condiciones de obtener financiación de mercado para el proyecto del A380 si no hubiera financiado el desarrollo de sus anteriores modelos de LCA en parte considerable mediante AEP/FEM. Se desprende de ello que la idea de que Airbus podría haber puesto en marcha el A380 como proyecto independiente se apoya en que Airbus recibió AEP/FEM para desarrollar todos sus anteriores modelos de LCA. Por lo tanto, ya sea directa o indirectamente, la AEP/FEM fue un requisito necesario para el lanzamiento del A380 por Airbus en el año 2000.

7.1949 En síntesis, concluimos que los Estados Unidos han demostrado que la AEP/FEM desplaza una parte importante del riesgo de la puesta en marcha de un proyecto de aeronave trasladándolo del fabricante a los gobiernos que facilitan la financiación, lo que se efectúa, según hemos de recordar, en condiciones no comerciales. Sobre la base de nuestro examen del desarrollo de los sucesivos modelos de LCA de Airbus, concluimos que la posibilidad de Airbus de poner en marcha, desarrollar e introducir en el mercado cada uno de sus modelos de LCA dependía de la AEP/FEM subvencionada.

[5670] CE - Prueba documental 362 (ICSS), página 29.

[5671] Los Estados Unidos afirman que si Airbus hubiera financiado la totalidad de los proyectos de LCA que puso en marcha obteniendo AEP/FEM a tipos de mercado en lugar de los tipos subvencionados que proporcionaron los Gobiernos participantes en Airbus, los efectos de ello en su balance habrían sido un aumento de 178.200 millones de dólares EE.UU. en su pasivo, mucho más que lo que Airbus habría podido soportar. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 612 y 613; Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, párrafo 14, donde se cita a NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 de mayo de 2007), Estados Unidos - Prueba documental 606; y Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 610-612. Aunque no admitimos necesariamente los cálculos de los Estados Unidos, nos resulta evidente que el mayor endeudamiento de Airbus resultante de una financiación comercial de todos los proyectos de LCA que puso en marcha habría sido gigantesco, y posiblemente prohibitivo. De hecho, las propias CE dicen que ese efecto cumulativo es varias veces mayor que toda la capitalización de mercado de EADS. CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 960.

ICC suprimida donde se indica [***]

El supuesto efecto "producto" de las demás subvenciones en litigio

7.1950 Los Estados Unidos aducen que, aunque la AEP/FEM es la principal subvención que beneficia las LCA de Airbus, las demás subvenciones impugnadas tienen efectos similares.[5672] De este modo, los Estados Unidos sostienen que las demás subvenciones también desplazan costos de desarrollo de las LCA de Airbus a los gobiernos, dando una ventaja a Airbus y permitiéndole entrar en el mercado de las LCA con nuevos modelos a un ritmo que de otro modo no habría sido posible.

7.1951 Los Estados Unidos afirman que las subvenciones de infraestructura liberan a Airbus de la necesidad de financiar infraestructuras indispensables para el desarrollo y la producción de LCA, desplazando los costos de desarrollo de las aeronaves de Airbus a los Gobiernos participantes en Airbus.[5673] Los Estados Unidos aducen que las donaciones de infraestructura para los polígonos de montaje del A380 en Hamburgo y Toulouse liberaron a Airbus de costos de desarrollo, en este caso para el A380, y cuando se otorgaron junto con AEP/FEM desplazaron riesgos comerciales trasladándolos de Airbus a los Gobiernos participantes, limitando el riesgo de fracaso del A380 y ante todo haciendo más probable que Airbus pusiera en marcha ese proyecto.[5674]

7.1952 Del mismo modo, los Estados Unidos sostienen que los fondos para investigación y desarrollo tecnológico destinados a determinados modelos de LCA, o a determinados aspectos de esos modelos, también liberan a Airbus de costos que de otro modo habría tenido para poner en marcha los proyectos de esos modelos de LCA.[5675] Además, los Estados Unidos afirman que pruebas que son ICSS demuestran que Airbus necesitaba subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico a fin de poder poner en marcha los proyectos de determinados modelos.[5676] Los Estados Unidos afirman que por lo menos una parte de las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico suministradas a Airbus están claramente relacionadas con el desarrollo de LCA, y citan como ejemplo la suma de 3 millones de euros destinada a un estudio de los vórtices de estela del A380, que según afirman constituía un importante problema relacionado con el desarrollo del A380 y su puesta en servicio comercial.[5677] Los Estados Unidos sostienen que cuando se proporcionan subvenciones para financiar proyectos que de otro modo habrían formado parte claramente de la puesta en marcha del proyecto de determinado modelo de LCA, es apropiado considerar también esas subvenciones junto con la AEP/FEM.[5678]

7.1953 Los Estados Unidos aducen que la condonación de deudas[5679] y las aportaciones de capital acrecentaron el capital con que contaba Airbus haciéndole posible mantener un nivel y un ritmo en el desarrollo de los productos que le habrían sido imposibles sin subvenciones, complementándose así el efecto de la AEP/FEM al eliminar la acumulación de pasivos en el balance de Airbus derivada del ritmo de desarrollo de sus productos.[5680] Los Estados Unidos sostienen que la condonación de deudas y las aportaciones de capital desempeñaron una importante función al mejorar el balance de Airbus y

[5672] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 819.
[5673] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 821.
[5674] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 625.
[5675] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 822.
[5676] Versión del apéndice de los Estados Unidos en la que se ha suprimido la ICSS, Primera comunicación escrita, párrafos 60 y 61, donde se cita la evaluación del proyecto A340-500/600 por Francia, DS316-EC-(HSBI)-0001143, página 17.
[5677] *Véase Competitive and Sustainable Growth Programme, 1998-2002 Project Synopsis: New Perspectives in Aeronautics*, 2003, página 261. Estados Unidos - Prueba documental 322.
[5678] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 626.
[5679] Recordamos que no hemos constatado que la condonación de deudas por el Gobierno de Alemania constituyera una subvención específica, pero sí que la transferencia de capital por intermedio de KfW a Deutsche Airbus es una subvención específica.
[5680] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 824-825, donde se cita el informe de Aérospatiale a Crédit Lyonnais (1994), DS316-EC-BCI-0000756, página 1.

ICC suprimida donde se indica [***]

permitirle atraer nuevas inversiones privadas y mantener sus estrategias de desarrollo de productos y fijación de precios.[5681]

7.1954 Los Estados Unidos sostienen que cada uno de los tipos de subvenciones mencionados, junto con la AEP/FEM, apoya el plan de largo plazo de Airbus de desarrollar y mantener una familia competitiva de LCA, y que cada uno de ellos tiene efectos económicos análogos a los de la AEP/FEM, es decir, reducen los costos y desplazan los riesgos del desarrollo de las LCA (haciendo con ello más probable su lanzamiento) y atenuando la tensión financiera resultante del lanzamiento de productos (lo que daba flexibilidad en la fijación de precios respecto de todos los modelos).[5682] Por lo tanto, los Estados Unidos consideran que las medidas deben considerarse junto con la AEP/FEM.[5683]

7.1955 Las Comunidades Europeas sostienen que la naturaleza de las medidas impugnadas, en lo relativo a su estructura, diseño y funcionamiento, impide considerarlas en términos globales.[5684] Las Comunidades Europeas aducen que, a diferencia de lo que ocurría con las subvenciones en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, de las que se constató que habían sido acumuladas adecuadamente, en este caso no todas las subvenciones tienen un nexo con determinado producto subvencionado; no son contemporáneas; y algunas de ellas son recurrentes mientras que otras no lo son.[5685] Las Comunidades Europeas aducen que la teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal está centrada en los efectos de las subvenciones en las decisiones sobre la puesta en marcha de proyectos de aeronaves, y sostienen que la acumulación es contradictoria con este argumento.[5686] Con respecto a los diferentes tipos de medidas, las Comunidades Europeas sostienen que cada otorgamiento de AEP/FEM está vinculado con determinada LCA, y por lo tanto a un producto subvencionado en particular, y cada una de ellas se otorgó en un momento diferente. Las Comunidades Europeas afirman que algunas de las medidas relativas a infraestructura están relacionadas con un modelo determinado de LCA, y señalan que se otorgaron en épocas diferentes, y que algunas de ellas son recurrentes mientras que otras no lo son. Además, las Comunidades Europeas sostienen que ninguna de las aportaciones de capital está vinculada con determinado modelo de LCA, y que esas medidas no recurrentes se concedieron en distintos momentos. Por último, con respecto a las donaciones no recurrentes para investigación y desarrollo tecnológico, las Comunidades Europeas señalan que se otorgaron en épocas diferentes.[5687] En su Primera comunicación escrita, las Comunidades Europeas afirmaron que los Estados Unidos no habían explicado de qué forma las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico habían causado efectos desfavorables, aduciendo que los Estados Unidos no habían presentado pruebas que expusieran de qué forma la

[5681] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 628.

[5682] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 826. Nos referiremos más adelante a las afirmaciones de los Estados Unidos acerca de la fijación de los precios.

[5683] El Brasil está de acuerdo en que las subvenciones impugnadas deben acumularse al examinar si causan efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos en caso de que tales subvenciones "se manifiesten colectivamente", pero no adopta posición acerca de si ese criterio se cumple o no en este caso. Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 56.

[5684] El Canadá considera que los Estados Unidos incurren en error al acumular las subvenciones sin tomar en consideración su naturaleza y sus efectos, y cita el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* para sostener que la acumulación debe efectuarse con prudencia pues de otro modo las partes quedarían sin suficiente orientación sobre lo que debe hacer un Miembro que otorga subvenciones para cumplir una recomendación del OSD de retirar los efectos desfavorables causados por las subvenciones consideradas en términos globales. Comunicación del Canadá en calidad de tercero, párrafos 61-63. Según el Canadá, los Estados Unidos no acreditaron la existencia de un nexo entre las supuestas subvenciones y los efectos desfavorables que se invocan. Comunicación presentada por el Canadá en calidad de tercero, párrafos 64-71.

[5685] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 162 del Grupo Especial, párrafo 247.

[5686] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 162 del Grupo Especial, párrafo 248.

[5687] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 162 del Grupo Especial, párrafo 249.

ICC suprimida donde se indica [***]

naturaleza de esas donaciones tuvo efectos concretos de pérdida de ventas, reducción de precios u otras formas de daño importante o perjuicio grave.[5688] Las Comunidades Europeas también aducen específicamente que las medidas referentes a infraestructura dispuestas por Hamburgo no son de naturaleza susceptible de causar efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos.[5689] Las Comunidades Europeas afirman que la estructura y el funcionamiento de las medidas adoptadas en Mühlenberger Loch son tales que no pueden causar efectos desfavorables. De hecho, según las Comunidades Europeas, esas medidas dieron lugar a **[***]**.[5690] Las Comunidades Europeas sostienen que **[***]** y la posibilidad de contar con las tierras recuperadas en Hamburgo llevaron a que Airbus dividiera la cadena de montaje final del A380 entre Toulouse y Hamburgo, en lugar de establecer un único emplazamiento para ello en Toulouse como se había previsto inicialmente, decisión que según afirman las Comunidades Europeas **[***]** el costo del emplazamiento y funcionamiento de la cadena de montaje final del A380, lo que dio lugar a **[***]** en **[***]**.[5691]

7.1956 No estamos de acuerdo con el criterio de las Comunidades Europeas de que las diferencias en la estructura, el funcionamiento y el diseño de las distintas subvenciones en litigio en esta diferencia impidan considerarlas globalmente al examinar si tienen o no efectos de perjuicio grave. Hemos llegado a la conclusión de que la AEP/FEM era necesaria para el lanzamiento de cada uno de los modelos sucesivos de LCA de Airbus, y de que el efecto individual y cumulativo de esas medias era fundamental para que Airbus pudiera poner en marcha los proyectos de los modelos de LCA que puso en marcha en el momento en que lo hizo. Es decir: de no haber existido la AEP/FEM, Airbus no habría podido lograr esas sucesivas puestas en marcha de proyectos.[5692] Consideramos que el efecto "producto" causado por la AEP/FEM está complementado por las otras subvenciones específicas cuya existencia hemos constatado en esta diferencia.[5693] A nuestro juicio, el hecho de que las subvenciones de AEP/FEM se concedieran a lo largo de un período dilatado, y mediaran decenios entre las primeras

---

[5688] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1658 y 1659.

[5689] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1.077.

[5690] *Véase Airbus Industrie Supervisory Board Meeting Re: A3XX Programme Status (following Pre-ATO Campaigns)*, 8 de junio de 2000, CE - Prueba documental 794 (ICSS).

[5691] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1079. *Véase Airbus Industrie Supervisory Board Meeting Re: A3XX Programme Status (following Pre-ATO Campaigns)*, 8 de junio de 2000, CE - Prueba documental 794 (ICSS). Las Comunidades Europeas observan que el emplazamiento de **[***]** partía del supuesto de que todas las entregas se efectuarían desde Toulouse. En última instancia, las entregas se distribuyeron entre Toulouse y Hamburgo. El único efecto que pueden haber tenido los dos centros de entregas es un aumento marginal de los costos **[***]**.

[5692] *Véanse* la nota 5671 y el texto correspondiente *supra*. Al haber rechazado el criterio de las Comunidades Europeas de que los diferentes modelos de LCA de Airbus son productos subvencionados independientes, no consideramos que el hecho de que la AEP/FEM se hubiera concedido en relación con el desarrollo de determinados modelos de LCA invalide la conclusión de que cada una de esas medidas otorgó un beneficio al producto subvencionado, las LCA de Airbus. Además, observamos que con excepción de los modelos A300 y A310, a cuyo respecto los Estados Unidos sólo invocaron subvenciones de AEP/FEM, hemos constatado la existencia de subvenciones a Airbus concedidas durante el período en que se estaba desarrollando y llevando al mercado cada uno de los modelos sucesivos de LCA de Airbus. Por ejemplo, desde el año 2000, cuando se otorgó por primera vez AEP/FEM respecto del A380, Airbus ha recibido subvenciones referentes a infraestructura y para investigación y desarrollo tecnológico. Durante el período en que se estaba desarrollando el A340 con financiación obtenida mediante AEP/FEM, Airbus se benefició también de subvenciones de infraestructura, para investigación y desarrollo tecnológico y por aportación de capital. Del mismo modo, cuando se estaba desarrollando el A320 con financiación de AEP/FEM, Airbus también recibió subvenciones de infraestructura, para investigación y desarrollo tecnológico y por aportación de capital. Además, Airbus recibió AEP/FEM en relación con más de un modelo de LCA al mismo tiempo durante gran parte del período transcurrido desde 1978. Por lo tanto, con excepción de los modelos A300 y A310, Airbus ha recibido un conjunto de subvenciones respecto de cada uno de los modelos de LCA que ha desarrollado, superponiéndose unos y otros tipos de subvenciones.

[5693] Recordamos que hemos llegado a la conclusión de que los préstamos del BEI en litigio, aunque son subvenciones, no tienen carácter específico. *Véase* la sección VII.E.5 c) *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

y las últimas, no demuestra que sea inadecuado considerarlas todas en conjunto, puesto que hemos llegado a la conclusión de que todas se otorgaron en relación con el producto subvencionado, las LCA de Airbus, y todas ellas tuvieron el mismo efecto sobre las posibilidades con que contaba Airbus de poner en marcha los proyectos de LCA que puso en marcha en el momento en que lo hizo.[5694]

7.1957 Las medidas de los Gobiernos de Alemania y Francia de aportaciones de capital y transferencia de acciones aseguraron la subsistencia y la estabilidad financiera de las respectivas entidades nacionales que participaban en la empresa Airbus. Esas entidades eran un elemento necesario del esfuerzo global de Airbus, pues nos resulta evidente que sin su participación en ese esfuerzo Airbus no habría podido seguir desarrollando, lanzando y produciendo LCA en cumplimiento del objetivo de desarrollar un conjunto completo de ellas para el mercado.[5695] Además, como ya se ha observado, Aérospatiale necesitaba el capital social complementario para financiar inversiones en activos fijos y existencias, y anticipos a proveedores, en relación con el desarrollo de nuevas aeronaves. Como las Comunidades Europeas reconocen que Aérospatiale no podía haber efectuado esas inversiones sin ayuda gubernamental mediante aportaciones de capital[5696], nos parece claro que esas inversiones en el capital social apoyaron directamente el desarrollo de las LCA de forma tan directa como la AEP/FEM.

7.1958 Las subvenciones de infraestructura suministraron análogamente un apoyo esencial para el desarrollo y la producción de LCA de Airbus, liberando a Airbus de considerables gastos relacionados con el desarrollo de instalaciones para la producción, sobre todo del A380, y haciendo posible así que Airbus continuara el lanzamiento de sucesivos modelos de LCA. Aun suponiendo, como sostienen las Comunidades Europeas, que el establecimiento de una cadena de montaje final del A380 en Hamburgo **[***]**, el establecimiento de esa cadena de montaje era necesaria para lograr **[***]**[5697], que consideramos que fue indispensable para que Airbus pudiera poner en marcha el proyecto del A380.

7.1959 Por último, las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico permitieron a Airbus desarrollar características y aspectos de sus LCA en plazos que de otro modo le habría sido imposible cumplir. Incluso en el caso de las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico destinadas a investigación precompetitiva, la posibilidad de financiar esos esfuerzos en momentos en que probablemente no habría podido hacerlo porque necesitaba sus recursos para otros fines fue importante, a nuestro juicio, para que Airbus pudiera lograr el lanzamiento de sucesivos modelos de LCA. Aunque reconocemos que las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico precompetitivos pueden haber tenido una influencia más atenuada en la presencia de Airbus en el mercado, en comparación con las otras subvenciones en litigio o con las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico destinadas a financiar investigaciones y tecnologías efectivamente utilizadas en las LCA cuyos proyectos se emprendieron, consideramos que las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico, combinadas con las demás, complementaron y suplementaron los efectos de la AEP/FEM.

7.1960 En el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial concluyó que la referencia del párrafo 3 c) del artículo 6 al efecto de la "subvención", en singular, no significa que

---

[5694] Además, recordamos que el Órgano de Apelación ha reconocido que "podría existir un desfase temporal entre el pago de una subvención y cualesquiera efectos desfavorables consiguientes". Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 273. A nuestro juicio, el hecho de que las subvenciones se hayan otorgado en épocas diferentes no determina cuándo se manifestaron y se hicieron sentir sus efectos, por lo que no determina si es apropiado que un grupo especial las considere en conjunto.

[5695] *Véase* la nota 5649 *supra*.

[5696] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1135.

[5697] CE, respuesta a la pregunta 219 del Grupo Especial, párrafo 546; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 219 del Grupo Especial, párrafo 22; CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 219 del Grupo Especial, párrafo 381; y Estados Unidos, Segunda declaración oral confidencial, párrafos 51-53.

ICC suprimida donde se indica [***]

en el análisis del perjuicio grave consistente en la contención de la subida de los precios haya que aislar clínicamente cada subvención individual y sus efectos.[5698] Por lo tanto, a juicio del Grupo Especial, "las referencias del texto a 'cualquiera de las subvenciones', 'la subvención' y el 'producto subvencionado' que figuran en el apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6 sugieren que, aunque se debe prestar la debida atención a cada subvención en litigio en la medida en que se relaciona con el producto subvencionado, el análisis del perjuicio grave puede hacerse de forma integrada en la medida en que ello sea correcto a la luz de los hechos y las circunstancias de un caso dado".[5699] El Grupo Especial llegó a la siguiente conclusión:

> "estas referencias del texto a 'cualquiera de las subvenciones' y al 'efecto' de 'la subvención' permiten un examen integrado de los efectos de todas las subvenciones que tengan vinculación suficiente con el producto subvencionado y con la variable particular en estudio que muestra los efectos. Por lo tanto, en nuestro análisis de la contención de la subida de precios conforme al párrafo 3 c) del artículo 6, examinamos una variable que muestra los efectos, a saber los precios, y un producto subvencionado, el algodón americano (*upland*). En la medida en que existe un vínculo suficiente entre ellos y las subvenciones en litigio, de forma que los efectos de las subvenciones se manifiestan en forma conjunta, creemos que podemos tratarlas legítimamente como una 'subvención' y agrupar las subvenciones y sus efectos en un solo conjunto."[5700]

Estamos de acuerdo con el criterio del Grupo Especial a este respecto, y consideramos que la posibilidad de considerar los efectos de las subvenciones globalmente se extiende a todos los aspectos de una alegación de efectos desfavorables basada en los apartados a) y b) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6.

7.1961 En nuestra opinión, sobre la base de los hechos y las circunstancias que se han expuesto, todas las subvenciones en litigio en esta diferencia tienen "vinculación suficiente con el producto subvencionado". Además, en cuanto esas subvenciones hicieron posible que Airbus pusiera en marcha proyectos de modelos sucesivos de LCA cuando lo hizo, también tienen vinculación suficiente con "la variable particular en estudio", ya que las alegaciones de perjuicio grave formuladas por los Estados Unidos que estamos examinando se basan, al menos en parte, en la presencia de determinadas LCA de Airbus disponibles en el mercado en un momento determinado. En consecuencia, concluimos que es apropiado llevar a cabo nuestro análisis de los efectos de las subvenciones, en esta diferencia, considerándolas en conjunto.

Otras consideraciones acerca de la teoría sobre la relación causal basada en el "producto"

7.1962 Las Comunidades Europeas, además de argumentar que la AEP/FEM y las demás subvenciones en litigio no tienen el efecto de acrecentar la probabilidad de que se ponga en marcha ningún programa determinado sobre proyectos de LCA, dando lugar así a la presencia de cada modelo sucesivo de LCA de Airbus en el mercado, presentan varios argumentos generales tendientes a

---

[5698] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1192. El Grupo Especial observó a ese respecto lo siguiente:

> "Llevado al extremo, esto podría significar que habría que entablar actuaciones de solución de diferencias separadas o, por lo menos, presentar alegaciones separadas sobre el perjuicio grave causado por cada una de las subvenciones individuales, aun cuando estas subvenciones existieran al mismo tiempo e interactuaran con respecto a un solo producto subvencionado para producir un solo resultado en forma de un fenómeno de precios."

Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1192, nota 1307.

[5699] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1192.

[5700] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1192.

ICC suprimida donde se indica [***]

demostrar que los efectos de mercado que hemos observado no son un efecto de las subvenciones. Nos referiremos a continuación a esos argumentos.

Magnitud de las subvenciones

7.1963 Las Comunidades Europeas aducen que la cuantía de las subvenciones, en esta diferencia, es sencillamente demasiado pequeña para que puedan haber tenido los efectos que afirman los Estados Unidos. Apoyándose principalmente en su interpretación de las leyes y reglamentos de los Estados Unidos que rigen el cálculo y la distribución de la cuantía de las subvenciones en las investigaciones sobre derechos compensatorios[5701], las Comunidades Europeas calcularon lo que representa, según alegan, la cuantía por aeronave de la AEP/FEM y la subvención para investigación y desarrollo tecnológico que puede atribuirse cada año a los pedidos cumplidos de los diferentes modelos de LCA de Airbus.[5702] Las Comunidades Europeas determinaron en primer lugar lo que definen como la cuantía de la subvención otorgada mediante cada contrato de AEP/FEM (para todos los contratos con excepción de los correspondientes al A300 y al A310) determinando la diferencia entre "el valor actual de los ingresos resultantes del préstamo, ajustados en función de los impuestos, y los reembolsos previstos del préstamo, con el descuento correspondiente según el tipo de referencia aplicable al proyecto".[5703] A continuación, las Comunidades Europeas distribuyeron esas cuantías entre los pedidos de las LCA para las que se suministró la AEP/FEM, a partir del año de la puesta en marcha y a lo largo del tiempo previsto para la duración de su comercialización.[5704] Las Comunidades Europeas aplicaron un método similar para distribuir las subvenciones destinadas a investigación y desarrollo tecnológico. En primer lugar determinaron la cuantía de las subvenciones (la cuantía total concedida en cada caso), y a continuación distribuyeron esas sumas entre todos los pedidos de LCA de Airbus durante un lapso de 18 años, a partir de la fecha en que se recibió la subvención para investigación y desarrollo tecnológico.[5705] Según las Comunidades Europeas, los resultados de sus cálculos indican que, considerada por aeronave, la magnitud de las subvenciones adjudicadas a cada modelo pertinente de LCA de Airbus es "*de minimis*" y simplemente demasiado pequeña para poder haber causado cualquiera de los efectos desfavorables que alegan los Estados Unidos.[5706] En respuesta a la afirmación de los Estados Unidos de que los "efectos en el flujo de caja" de las supuestas subvenciones superan actualmente los 100.000 millones de dólares, las Comunidades

[5701] Los detalles del método, y su aplicación a este caso, figuran en el informe de ITR, CE - Prueba documental 13. Las Comunidades Europeas exponen el método como formado por las siguientes etapas:

cálculo de la cuantía de la subvención otorgada;
vinculación de la cuantía de la subvención con el programa de desarrollo de aeronaves;
distribución de la subvención a lo largo del tiempo previsto de comercialización de la aeronave;
distribución de la subvención entre los pedidos cumplidos para ese programa; y
reducción de la magnitud de la subvención para tener en cuenta las supuestas subvenciones eliminadas o deducidas.

CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1589. Las Comunidades Europeas observan que no están de acuerdo con este método ni lo adoptan como propio (CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1574). Sin embargo, las Comunidades Europeas no presentan ningún otro método diferente, aunque se reservan el derecho a hacerlo. Los Estados Unidos no estaban de acuerdo con las metodologías para calcular y asignar el beneficio en que se basaron las Comunidades Europeas, y consideraban que contenían errores que estaban en oposición directa con las metodologías utilizadas por los Estados Unidos y las propias Comunidades Europeas por lo que respecta a los derechos compensatorios. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial, párrafo 250, nota 313.

[5702] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1573; informe de ITR, CE - Prueba documental 13 (ICC); y CE - Prueba documental 13 (ICSS).

[5703] Informe de ITR, párrafo 19, CE - Prueba documental 13 (ICC).

[5704] Informe de ITR, párrafo 22, CE - Prueba documental 13 (ICC).

[5705] Informe de ITR, párrafo 23, CE - Prueba documental 13 (ICC).

[5706] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1569 y 1570.

ICC suprimida donde se indica [***]

Europeas, sobre la base de un método de flujo de caja diferente, afirmaron que los efectos actuales en el flujo de caja, por aeronave, son *de minimis*.[5707]

7.1964 Los Estados Unidos no presentaron inicialmente ningún cálculo de la magnitud de la subvención, que calificaron como "ingente".[5708] En respuesta a los argumentos de las Comunidades Europeas y el cálculo de la supuesta cuantía de la subvención por aeronave, los Estados Unidos adujeron que no estaban obligados a presentar una cuantificación y distribución detallada del beneficio de la subvención. También cuestionaron el cálculo por las Comunidades Europeas de la magnitud por aeronave de la subvención, considerándolo "plagado de errores significativos".[5709] A este respecto, los Estados Unidos afirman que las Comunidades Europeas incurren en los siguientes errores: 1) calculan las subvenciones de AEP/FEM como donaciones basadas en los efectos previstos sobre el valor actual neto en el momento en que se comprometió el otorgamiento de la AEP/FEM, en lugar de considerarlas préstamos con tipos de interés inferiores a los de mercado que otorgan un beneficio actual por ahorro de intereses; 2) calculan la subvención sobre la base del programa previsto de entregas de LCA y de reembolsos en lugar de hacerlo sobre la base de los reembolsos efectuados, mientras que se consideran los desembolsos efectivos y no los proyectados; y 3) calculan la subvención sin incluir el efecto (teórico) de los impuestos, y sin aplicar correctamente su propio método declarado **[***]**.[5710]

7.1965 Sin embargo, los Estados Unidos afirmaron que cualquier cálculo razonable de la magnitud de la subvención en esta diferencia demuestra que era muy voluminosa. A este respecto, los Estados Unidos presentaron su propio cálculo de la magnitud de la subvención de la AEP/FEM, basado en un método totalmente diferente del utilizado por las Comunidades Europeas, y que indica que el total del beneficio obtenido por Airbus mediante la AEP/FEM se sitúa entre 92.500 y 178.200 millones de dólares EE.UU.[5711] El cálculo de los Estados Unidos parte del supuesto de un plazo de 17 años para los préstamos de cada conjunto de desembolsos de AEP/FEM; y, utilizando las referencias comerciales que desarrollaron antes (que ITR utilizó también en su cálculo para las Comunidades Europeas), examina la cuantía de los préstamos efectivamente desembolsados o proyectados, con sus intereses acumulados según el tipo comercial de referencia, que permanecían todavía impagos o habrían de estarlo al término de los 17 años de plazo del préstamo. Los reembolsos efectuados después de ese plazo de 17 años se aplicaban a reducir el saldo pendiente. El saldo pendiente total de los suministros de AEP/FEM hasta diciembre de 2006, calculado de esta forma, sobre la base del "tipo fijado" -es decir, los desembolsos y reembolsos proyectados- alcanza a 92.500 millones de dólares. Los Estados Unidos también efectuaron el cálculo sobre la base del "tipo efectivo" -es decir, los desembolsos y reembolsos reales- obteniendo un total de 129.900 millones de dólares.[5712] Estas cifras incluyen saldos de préstamos que se suponía que habían quedado impagos en el pasado. Para asegurar que la comparación se efectuara entre elementos de igual naturaleza, los Estados Unidos adelantaron estos saldos utilizando el tipo de interés de los préstamos gubernamentales libres de riesgos a fin de que el total quedase expresado uniformemente en dólares de 2006, obteniendo como resultado un total de 122.100 millones de dólares utilizando los desembolsos y reembolsos proyectados, y de 178.200 millones de dólares utilizando los desembolsos y los reembolsos reales. Los Estados Unidos afirman que los tipos de interés pasivos generales de Airbus no correspondientes a proyectos determinados constituirían una forma más precisa de medir los efectos de la AEP/FEM en

[5707] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1010-1024.
[5708] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 3, 80, 85 y 421.
[5709] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 599.
[5710] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 605, donde se hace referencia a Estados Unidos, respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial, párrafo 252.
[5711] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 610-612, NERA Economic Consulting, *Quantification of Benefit of Launch Aid* (24 de mayo de 2007), Estados Unidos - Prueba documental 606.
[5712] NERA Quantification Report, página 4, Estados Unidos - Prueba documental 606.

ICC suprimida donde se indica [***]

la situación financiera actual de Airbus, y determinarían un beneficio acumulado aún mayor.[5713] Los Estados Unidos también aducen que, con independencia del método utilizado para calcular el beneficio, el costo correspondiente a una financiación equivalente en condiciones comerciales habría sido prohibitivo para Airbus al mismo tiempo que desarrollaba y ponía en marcha todos los proyectos de aeronaves que emprendió.[5714]

7.1966 Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que en una diferencia en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC la parte reclamante no tiene obligación alguna de calcular exactamente los beneficios de la subvención en litigio, ni de distribuirlos. Al examinar el texto del párrafo 3 c) del artículo 6, el Órgano de Apelación observó en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)* que esa disposición no establece explícitamente que un grupo especial deba cuantificar el monto de la subvención impugnada.[5715] El Órgano de Apelación concluyó que, aunque un grupo especial debe determinar que el pago impugnado es una subvención específica para "constatar que una subvención tiene un efecto significativo de contención de la subida de los precios, o algún otro efecto mencionado en el párrafo 3 c) del artículo 6 ... las definiciones de subvención específica que figuran en los artículos 1 y 2 no exigen expresamente la cuantificación del 'beneficio' otorgado por la subvención a un determinado producto".[5716] Pasando a examinar el contexto del párrafo 3 c) del artículo 6, el Órgano de Apelación observó que la única referencia al cálculo de la subvención era el párrafo 1 a) del artículo 6, que actualmente ha expirado, y concluyó que la falta de disposiciones relativas a la cuantificación en el párrafo 3 c) del artículo 6 indica que en esa disposición no se contempla una cuantificación precisa.[5717] El Órgano de Apelación también rechazó la idea de considerar los métodos indicados en la Parte V del Acuerdo SMC como contexto pertinente para la interpretación del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, observando que la aparente razón de ser de la Parte III difiere de la correspondiente a la Parte V del Acuerdo SMC.[5718] El Órgano de Apelación también señaló la ausencia en el párrafo 3 c) del artículo 6 de cualquier indicación en cuanto a qué método de cuantificación sería el adecuado como indicador de que para el análisis del grupo especial referente al párrafo 3 c) del artículo 6 no se necesita ninguna cuantificación precisa, y que el Anexo V no impone una cuantificación precisa de las subvenciones para determinar su efecto de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 c) del artículo 6.[5719] Por lo tanto, el Órgano de Apelación concluyó que, aunque en muchos casos puede ser difícil decidir si una subvención tiene un efecto significativo de contención de la subida de los precios sin alguna evaluación de la magnitud de la subvención impugnada, "esto no significa que el párrafo 3 c) del artículo 6 imponga a los grupos especiales la obligación de cuantificar precisamente, en cada caso, la cuantía de la subvención que beneficia al producto en cuestión. No es necesaria una cuantificación precisa y definitiva de la subvención".[5720]

7.1967 Si bien el Órgano de Apelación, en *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, estaba examinando una alegación de contención de la subida de los precios fundada en el párrafo 3 c) del

[5713] NERA Quantification Report, página 4, Estados Unidos - Prueba documental 606.

[5714] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 612. A este respecto, observamos que los Estados Unidos calcularon en qué cuantía, a su juicio, los reembolsos por aeronave con respecto a la LCA de Airbus subvencionada habrían sido superiores a fin de reembolsar AEP/FEM a las tasas comerciales determinadas en el informe Ellis, y concluyeron que Airbus habría tenido que reembolsar una cuantía adicional de **[***]** a Francia, Alemania y España, además de un monto adicional de **[***]** al Reino Unido. Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 289 del Grupo Especial, párrafos 221-225. Véase también, Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 184-186.

[5715] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 461.

[5716] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 462.

[5717] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 463.

[5718] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 464.

[5719] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafos 465 y 466.

[5720] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 467.

ICC suprimida donde se indica [***]

artículo 6, no vemos razón alguna por la cual no hubiera de aplicarse la misma conclusión igualmente a otras alegaciones de perjuicio grave correspondientes al resto del artículo 6 y también, por cierto, a la totalidad del conjunto de alegaciones sobre efectos desfavorables. Esto no significa que la magnitud de la subvención no sea un elemento de juicio pertinente en la consideración de los efectos desfavorables. Es evidente que la subvención o subvenciones en litigio tienen que causar el o los efectos desfavorables que se alegan; pero el hecho de que determinada subvención o varias subvenciones causen o no los efectos desfavorables concretos que se invocan es cosa que claramente no depende sólo de su magnitud, cualquiera que sea la forma en que se la mida, sino que también deben tenerse en cuenta la naturaleza y los efectos de tales subvenciones y la índole del producto subvencionado y su mercado, para evaluar si existe la necesaria relación causal. Por lo tanto, no hay forzosamente una correlación entre la magnitud de una subvención y la determinación acerca de si causa o no ciertos efectos desfavorables que se invocan. Aunque la lógica indique que una subvención más voluminosa probablemente tenga efectos más importantes, en algunas circunstancias basta una subvención relativamente pequeña para que se produzcan efectos considerables; por ejemplo, cuando hace posible la participación en el mercado en condiciones en que no lo sería de otro modo. No cabe duda de que en un caso como el presente, en que las subvenciones, según hemos concluido, hicieron posible que Airbus pusiera en marcha proyectos de LCA que de otro modo no habría podido poner en marcha cuando lo hizo, y en que las subvenciones, con cualquier criterio realista con que se las mida, son extremadamente voluminosas, puede encontrarse una relación causal entre la utilización de las subvenciones y los efectos que se producen.

7.1968 Además, no estamos convencidos de la premisa de las Comunidades Europeas según la cual en esta diferencia es preciso distribuir el beneficio otorgado por las subvenciones calculándolo por aeronave para que los Estados Unidos puedan sostener sus alegaciones de existencia de perjuicio grave. El planteo de las Comunidades Europeas supone la necesidad de una distribución por aeronave del beneficio otorgado por las subvención a lo largo del tiempo para poder determinar su cuantía "actual" por aeronave; pero las Comunidades Europeas no explican en ningún momento por qué ese cálculo constituye necesariamente el modo de determinar la magnitud de la subvención.[5721] El concepto de la distribución del beneficio, aplicado por las Comunidades Europeas en su cálculo, deriva de la práctica de las autoridades investigadoras en las investigaciones en materia de derechos compensatorios. Cuando se trata de derechos compensatorios, las violaciones del Acuerdo SMC se reparan mediante la imposición de un derecho compensatorio sobre las importaciones futuras de los productos exportados que se benefician de las subvenciones cuya existencia se ha constatado. El Acuerdo SMC limita expresamente la cuantía de los derechos compensatorios que pueden aplicarse a cada importación a la cuantía de la subvención por unidad del producto.[5722] Por lo tanto, cuando se trata de derechos compensatorios resulta decisivo, para actuar en conformidad con el Acuerdo SMC, que la autoridad investigadora determine la cuantía del beneficio resultante de la subvención por unidad del producto, a fin de asegurar que la reparación -los derechos compensatorios aplicados a las importaciones- se perciba en la debida cuantía. No existe un motivo similar para efectuar el mismo cálculo en una diferencia correspondiente a la Parte III del Acuerdo SMC.[5723] En este contexto, la cuestión pertinente no es la cuantía exacta de la subvención correspondiente a cada unidad del producto subvencionado, sino que las subvenciones de que se trata tengan magnitud suficiente, a la luz de su naturaleza y sus efectos, para haber causado el perjuicio grave que se alega. Concluimos, por lo tanto, que no es necesario en esta diferencia efectuar una distribución unitaria, por LCA de Airbus, del beneficio resultante de las subvenciones específicas cuya existencia hemos constatado.

[5721] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1569.

[5722] El párrafo 4 del artículo 19 del Acuerdo SMC dispone lo siguiente: "No se percibirá sobre ningún producto importado un derecho compensatorio que sea superior a la cuantía de la subvención que se haya concluido existe, calculada por unidad del producto subvencionado y exportado." (no se reproduce la nota de pie de página)

[5723] *Véase* el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 464.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1969 En cualquier caso, consideramos que el cálculo de las Comunidades Europeas contiene diversos defectos que le quitan credibilidad a los fines de determinar la magnitud de las subvenciones en litigio, incluso sin la distribución unitaria por aeronave. En primer lugar observamos que, al determinar la magnitud de las subvenciones de AEP/FEM, las Comunidades Europeas han concentrado su análisis en la cuantía del beneficio otorgado por la subvención (es decir, las diferencias entre los tipos de interés) sin tener en cuenta también la naturaleza de las contribuciones financieras en cuestión. A nuestro juicio, para considerar debidamente la magnitud de una subvención otorgada mediante un préstamo, en el examen por un grupo especial de una alegación de perjuicio grave, es importante considerar la diferencia de tipos de interés en relación con la cuantía de la financiación obtenida mediante el préstamo. Este criterio no sólo está en conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC, que define una subvención -y debemos recordarlo- como una contribución financiera que otorga un beneficio a quien la recibe[5724], sino que también resulta apropiada en el contexto particular de un análisis sobre el perjuicio grave, en que es importante centrarse en los efectos de las subvenciones impugnadas. En este sentido observamos que, en igualdad de todos los demás factores, los efectos de un préstamo que supone una contribución financiera del 1 por ciento de los costos de determinado proyecto con un tipo de interés situado 100 centésimos de punto porcentual por debajo del tipo de interés de mercado de un préstamo comparable tienden a ser menos acentuados que los de un préstamo que otorgue el mismo beneficio en el tipo de interés pero cubra el 100 por ciento de los costos del proyecto.

7.1970 Un segundo defecto que nos parece evidente en el cálculo de las Comunidades Europeas sobre los supuestos beneficios de la subvención correspondiente a la AEP/FEM reside en el descuento que en los contratos de AEP/FEM se efectúa de los impuestos supuestamente pagados sobre el principal del préstamo. En otro lugar de este informe hemos llegado a la conclusión de que, en el contexto de esta diferencia, no corresponde considerar tales efectos de los impuestos.[5725] Por otra parte, las Comunidades Europeas se apoyan en la cuantía de los reembolsos a los efectos de su cálculo del valor actual neto respecto del contrato de España para el A340-500/600 y el contrato de Francia para el A330/A340 que, según hemos constatado, es erróneo o no puede verificarse sobre la base de las pruebas que se nos han presentado.[5726] Por lo tanto, los cálculos de las Comunidades Europeas, aun siguiendo su propio método para determinar la cuantía del beneficio otorgado por la subvención en cada contrato de AEP/FEM, subestiman el beneficio total que, según consideramos, corresponde razonablemente al suministro de la AEP/FEM. Por último, observamos que las Comunidades Europeas han incluido en sus cálculos la supuesta cuantía de la subvención de AEP/FEM correspondiente a sólo *cinco* de los siete programas de LCA de Airbus, y sólo *algunas* de las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico cuya existencia hemos determinado.

7.1971 Siguiendo el método de las Comunidades Europeas con la rectificación de los errores técnicos que hemos mencionado antes, hemos procurado realizar nuestras propias estimaciones de la cuantía del beneficio de las subvenciones correspondientes a los contratos de AEP/FEM enumerados por las Comunidades Europeas. Estas estimaciones indican que los totales establecidos por las Comunidades Europeas como beneficio correspondiente a la AEP/FEM, de 1.960.590.000 euros y 375.320.000 libras esterlinas, subestiman la cuantía real del beneficio de la subvención de la AEP/FEM para los modelos A320, A330/340, A330-200, A340-500/600 y A380, aproximadamente en un 19 por ciento respecto de la cuantía en euros y en un 25 por ciento respecto de la cuantía en libras. Nuestra estimación de la cuantía de las subvenciones para investigación y desarrollo tecnológico equivale aproximadamente al doble de la cantidad de 381 millones de euros calculada por

[5724] Observamos que, en el caso de una donación, la magnitud de la subvención se determina debidamente sobre la base de la cuantía de la financiación que se transfiere efectivamente por la donación. En otras palabras, cuando la subvención adopta esa forma, la cuantía de la contribución financiera equivale a la del beneficio.

[5725] *Véase* el párrafo 7.430 *supra*.

[5726] *Véase* el párrafo 7.415 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

las Comunidades Europeas respecto de las subvenciones otorgadas por las Comunidades Europeas, Alemania y Francia, incluso sin contar los préstamos de España de los que hemos determinado que constituyen subvenciones específicas. Además, las Comunidades Europeas no incluyeron en sus cálculos la AEP/FEM para los modelos A300 y A310. Recordamos nuestras constataciones de que para el A300 y el A310 se suministró AEP/FEM con un tipo de interés nulo, mientras que las referencias de mercado que determinamos se situaban como mínimo en un 16,52 por ciento para el contrato del A300 y como mínimo en el 18,88 por ciento para el A310, sobre el 100 por ciento de los costos de desarrollo de esos aviones, lo que indica una considerable cuantía adicional de subvención. Por lo tanto, los cálculos de las Comunidades Europeas, incluso respecto de la parte limitada que toman en consideración las subvenciones específicas cuya existencia hemos constatado en esta diferencia, subestiman enormemente su magnitud.

7.1972 Además, y esto tiene gran importancia, en los cálculos de las Comunidades Europeas se omite por completo tomar en consideración las otras subvenciones específicas cuya existencia hemos constatado: las subvenciones relativas a donaciones para infraestructura, las aportaciones de capital y las transferencias de acciones. Aunque no hemos calculado con precisión la cuantía de las subvenciones otorgadas, observamos que con respecto a las subvenciones para infraestructura concedidas a Mühlengberger Loch y ZAC Aéroconstellation, los cientos de millones de euros gastados por autoridades gubernamentales para el desarrollo de los polígonos no figuran incluidos en la base de cálculo de las sumas pagadas por Airbus como renta de arrendamiento o precio de compra, lo que hace que la diferencia sea similar a donaciones concedidas a Airbus. Los **[*******]** destinados a la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen y las medidas de atenuación de ruidos, y los más de 200 millones de euros otorgados entre 2001 y 2004 por autoridades de Alemania y España en donaciones regionales para instalaciones de producción de Airbus no están incluidos en los cálculos de las Comunidades Europeas. Tampoco incluyen las Comunidades Europeas el valor de la transferencia del 20 por ciento del capital social de Deutsche Airbus efectuada por KfW a MBB en 1992 en condiciones que no eran las de mercado, ni los 3.540 millones de francos franceses de inversiones en capital social de Aérospatiale por el Gobierno de Francia y Crédit Lyonnais en 1987, 1988, 1992 y 1994, ni la transferencia por el Gobierno de Francia a Aérospatiale, en 1998, de su participación en el capital social de Dassault Aviation. Por lo tanto, teniendo en cuenta todas las subvenciones específicas cuyo otorgamiento a Airbus hemos constatado, resulta evidente que el cálculo de las Comunidades Europeas subestima en gran medida la cuantía del beneficio correspondiente a las subvenciones específicas cuyo otorgamiento hemos constatado respecto de las LCA de Airbus, que según nuestra estimación son importantes y significativas. Además, tomando en consideración que el porcentaje de los costos de desarrollo cubiertos por la AEP/FEM para los primeros modelos de LCA de Airbus era cercano al 100 por ciento, y que incluso un 33 por ciento de los costos de desarrollo de los modelos posteriores a 1992 constituye una cuantía considerable de financiación subvencionada, concluimos que la magnitud de las subvenciones específicas basta indudablemente para que pudiera tener el efecto de hacer posible que Airbus pusiese en marcha proyectos de sucesivos modelos de LCA a un ritmo que de otro modo no podría haber alcanzado.

La antigüedad de las subvenciones de AEP/FEM

7.1973 Las Comunidades Europeas plantean que varias de las subvenciones de AEP/FEM impugnadas en esta diferencia se concedieron "hace decenios" y, por esa razón, no pueden estar causando un perjuicio grave actual para los intereses de los Estados Unidos.[5727] Es verdad que la primera concesión de AEP/FEM, destinada al A300, se acordó por los Gobiernos de Alemania y Francia en 1969, y por el de España en 1970. Pero esa no fue más que la primera de una serie de

[5727] "La idea de que unas subvenciones otorgadas decenios atrás pueden afectar significativamente a las decisiones actuales sobre fijación de precios, o causar un perjuicio grave de algún otro modo, es pintoresca en el mejor de los casos": CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1656. *Véase también* CE, Primera comunicación escrita, párrafos 7, 1323, 1335, 1606, 1643, 1645, 1656, 1794, 2261, 2270 y 2272.

ICC suprimida donde se indica [***]

concesiones de AEP/FEM respecto de cada uno de los modelos siguientes de LCA de Airbus. Así, se suministró AEP/FEM por esos mismos Gobiernos respecto del A310 en 1978. Los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido la otorgaron respecto del A320 en 1984[5728] y del A330/340 en 1987. Se volvió a otorgar AEP/FEM por el Gobierno de Francia para el A330-200 en 1995, y por los Gobiernos de España y Francia para el A340-500/600 en 1997. El otorgamiento más reciente de AEP/FEM tuvo lugar en 2000, por los Gobiernos de Alemania, Francia, España y el Reino Unido, respecto del A380.

7.1974 Las LCA apoyadas por esas concesiones de AEP/FEM entraron en actividad, en cada caso, varios años después de ese otorgamiento y, con excepción del A300 y el A310, cuya producción cesó en julio de 2007 (después del período que hemos examinado en esta diferencia), cada una de esas aeronaves sigue estando en producción y Airbus las sigue vendiendo. Aunque las Comunidades Europeas observan que **[*******]**[5729], ello no quita que la AEP/FEM hizo posible que Airbus pusiese en marcha el proyecto de ese modelo cuando lo hizo, asegurando así su presencia en el mercado y los efectos consiguientes. Además, en esta diferencia la AEP/FEM no es la única subvención específica que, según hemos constatado, beneficia las LCA de Airbus, y cada una de las demás subvenciones específicas también ha vuelto a concederse reiteradas veces durante varios años respecto del mismo producto, las LCA de Airbus. Así, hemos constatado la existencia de subvenciones específicas en forma de financiación de la investigación y desarrollo tecnológico, concedidas a partir de 1986 y últimamente en 2003, así como en forma de donaciones para infraestructura, referentes a la ampliación de la pista de aterrizaje de Bremen en 1989-1990, el polígono de Aéroconstellation en 1999, el polígono de Mühlengberger Loch en 2000 y varios polígonos en Alemania y España entre 2001 y 2004. Estas subvenciones, junto con la AEP/FEM, así como las transferencias de acciones y las aportaciones de capital que, según hemos constatado, constituyeron subvenciones específicas a Airbus entre 1988 y 1998, le han otorgado beneficios de manera intermitente durante toda su existencia, apoyando sus posibilidades de emprender sucesivos modelos de LCA y, de ese modo, su participación en el mercado de las LCA.

7.1975 Por lo tanto, no se trata aquí del otorgamiento por una vez de una única subvención, ni siquiera de varias subvenciones, "hace decenios", sino de reiterados otorgamientos durante decenios de subvenciones en beneficio de un mismo producto[5730], que ha sido fabricado y vendido a lo largo de ese período y cuya producción y venta persiste ahora y habrá de proseguir. Hemos concluido que la AEP/FEM y las demás subvenciones han desempeñado una función esencial en cuanto a permitir que Airbus no sólo emprendiera y desarrollase el modelo de LCA efectivamente financiado por cada otorgamiento de AEP/FEM, sino también cada uno de los modelos siguientes.[5731] Además, el desarrollo de cada modelo sucesivo de LCA apoyado por la AEP/FEM y otras subvenciones a la producción de modelos anteriores, y el desarrollo de modelos derivados y versiones mejoradas de los modelos anteriores, dieron lugar a ventajas en materia de tecnología y producción.

[5728] Airbus comenzó el programa de desarrollo del A320 en 1980, lo que en definitiva tuvo como resultado la puesta en marcha de cuatro modelos del grupo A320: el A320 básico, el A321, el A319 y el A318.

[5729] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1655, donde se hace referencia a la "comparación de entregas efectivas" **[***]**, CE - Prueba documental 327 (ICSS). Según entendemos, con excepción de los préstamos otorgados respecto del A300 y el A320, siguen subsistiendo saldos pendientes importantes de los préstamos de AEP/FEM, que incluyen la totalidad de la suma prestada respecto del A380. Las Comunidades Europeas no hacen alegaciones que se refieran específicamente a **[***]**, pero aunque así fuera ello no alteraría nuestras conclusiones.

[5730] Recordamos nuestra conclusión de que hay un único producto subvencionado en litigio, las LCA de Airbus.

[5731] Aunque hemos constatado que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de un "programa de AEP/FEM" en sí mismo, sobre la base de las pruebas que se nos han presentado consideramos que los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido, y las Comunidades Europeas, han seguido desde 1969 una política de otorgamiento de ayuda para el desarrollo y la producción de LCA.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.1976 Los efectos de una única subvención pueden disiparse fácilmente con el curso del tiempo; pero a nuestro juicio el hecho de que las subvenciones en litigio en esta diferencia se hayan otorgado a lo largo de toda la historia del desarrollo de las LCA de Airbus respecto de ese mismo producto ha tenido más bien la consecuencia inversa, a través de los efectos de aprendizaje y los efectos secundarios y las sinergias en la producción que son inherentes a esta industria, que extendieron los efectos de la AEP/FEM otorgada para el desarrollo de un modelo de LCA, y de las demás subvenciones, tanto a los modelos posteriores como a los anteriores.[5732] Recordamos la observación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, de que "{l}as subvenciones otorgadas de acuerdo con medidas que han expirado pueden haber tenido efectos desfavorables cuando estuvieron en vigor y aún los pueden seguir teniendo".[5733] Por cierto, la naturaleza del producto en litigio en este caso, las LCA, con su dilatado período de desarrollo y su prolongada presencia en el mercado, sugiere que las subvenciones otorgadas en diferentes períodos de la vida del producto pueden perfectamente seguir teniendo efectos largo tiempo después de su otorgamiento inicial. Así ocurre particularmente, a nuestro juicio, en vista de que el producto que se beneficia de estas subvenciones, las LCA, sigue fabricándose y vendiéndose. En consecuencia, no consideramos que la antigüedad de las subvenciones de AEP/FEM (o de cualquier otra de las subvenciones en litigio) quite fundamento a nuestra conclusión de que, sin esas subvenciones, Airbus no habría podido emprender y desarrollar cada uno de los modelos de LCA en la forma inicialmente prevista y en el momento en que lo hizo.

La competencia sin las subvenciones

7.1977 Como se señaló antes, una crítica fundamental del informe Dorman planteada por las Comunidades Europeas en el informe Wachtel es que supuestamente parte de la premisa de que Boeing no habría tenido competencia si Airbus no hubiera recibido AEP/FEM. En el informe Wachtel se afirma que los "mercados" de las LCA son duopolios naturales y, en consecuencia, de no existir Airbus, habría surgido algún otro competidor distinto de Boeing para ocupar su lugar en esos mercados. Así, en la situación hipotética de que Airbus no hubiera existido o no hubiera emprendido los proyectos de aeronaves cuando lo hizo, algún otro competidor los habría puesto en marcha para competir con Boeing. [5734] En unas condiciones en las que Boeing habría tenido competencia en esa situación hipotética, no hay pruebas suficientes, según las Comunidades Europeas, para concluir que la industria de las LCA de los Estados Unidos, de no haber existido la AEP/FEM, habría gozado de una cuota de mercado mayor o habría recibido precios superiores por sus productos.[5735]

7.1978 Las Comunidades Europeas afirman que los propios Estados Unidos admiten que Boeing habría tenido una competencia activa sin la AEP/FEM y que la situación hipotética que plantean es intrínsecamente especulativa. Las Comunidades Europeas señalan en particular la siguiente afirmación:

> "Aclaremos que los Estados Unidos no afirman que la industria de las LCA debiera ser un monopolio de Boeing, ni de los Estados Unidos. Nadie puede afirmar con certeza cómo se habría desarrollado la industria de las LCA en los últimos 40 años sin

[5732] *Véase* Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafos 62-67, donde se citan las Pruebas documentales 98, 362, 375 y 498 presentadas por las Comunidades Europeas (todas ellas ICSS); Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 151-154, donde se cita, en particular, la Prueba documental 182 presentada por los Estados Unidos (eficiencia de la combinación de las instalaciones de producción del A380 con las ya existentes para el A319/A321 en Mühlenberger Loch), CE - Prueba documental 776 (ICSS) (los elementos comunes como parte del fundamento para poner en marcha nuevos modelos derivados).

[5733] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1201.

[5734] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2279, donde se cita el informe Wachtel, CE - Prueba documental 12, párrafos 7-8.

[5735] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 847.

ICC suprimida donde se indica [***]

> las subvenciones gubernamentales y de las Comunidades Europeas destinadas a asegurar que Europa albergara a uno de los productores en una competencia de duopolio. Sin el suministro por las Comunidades Europeas de la Ayuda para emprender proyectos, sin duda habría habido competencia de todos modos. Pero la naturaleza y el tipo de esa competencia habrían sido ciertamente distintos. Los Estados Unidos sólo procuran lo que procura el Acuerdo SMC: que la competencia no sea una competencia subvencionada."[5736]

En la medida en que "habría habido competencia de todos modos" sin la AEP/FEM, los Estados Unidos no pueden demostrar, conforme a la lógica de las Comunidades Europeas, cómo habría afectado la AEP/FEM a la competencia en las LCA ni que esos efectos en la competencia hayan causado un perjuicio grave a los Estados Unidos.[5737]

7.1979 Observamos que, de hecho, el mercado de las LCA ha sido un duopolio desde la fusión de McDonnell Douglas con Boeing en 1997. El hecho de que la competencia en el mercado está limitada actualmente a Boeing y Airbus se manifiesta, como cabía esperarlo, en las pruebas presentadas por los Estados Unidos en apoyo de sus alegaciones de perjuicio grave. Por ejemplo, los Estados Unidos emplean la expresión "competencia de 'suma cero'" en el sentido de que "lo que gana un productor es casi siempre una pérdida del otro" para describir la competencia entre los dos productores.[5738] Este supuesto de una "suma cero" influye a veces en la descripción que hacen los Estados Unidos de la relación causal entre las subvenciones y los efectos en los intereses de los Estados Unidos. Así, por ejemplo, tras reiterar su posición de que sin las subvenciones las LCA de Airbus habrían sido menos numerosas y diferentes, los Estados Unidos afirman que "{e}n este mercado duopólico, esto significa que la industria de las LCA de los Estados Unidos habría producido y vendido más aeronaves a precios más elevados que frente a una competencia subvencionada".[5739] Consideramos efectivamente que, algunas veces, los Estados Unidos pueden haberse apresurado demasiado al pasar de la conclusión de que determinados productos de Airbus no existirían de no ser por las subvenciones a la conclusión de que Boeing vendería más aeronaves y sus precios serían más altos. Si hubiera competencia de otro productor, ese competidor podría estar en condiciones de introducir en el mercado aeronaves competitivas que Airbus no habría podido introducir sin la AEP/FEM, con efectos similares en las ventas y los precios de Boeing. A pesar de ello, no estamos de acuerdo con la premisa de la argumentación de las Comunidades Europeas de que la posibilidad, o incluso la probabilidad, de competencia aunque no existieran las subvenciones a Airbus nos obliga a concluir que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de una relación causal entre los fenómenos previstos en el párrafo 3 del artículo 6 y la utilización de subvenciones por las Comunidades Europeas y algunos de sus Estados miembros.

7.1980 Como reconocen ambas partes, cualquier consideración de situaciones hipotéticas en relación con esta diferencia es intrínsecamente especulativa. Sin embargo, en grados diferentes, tanto los Estados Unidos como las Comunidades Europeas parecen admitir que si Airbus no hubiera entrado en el mercado de las LCA cuando lo hizo, habría habido en ese mercado algún otro participante además de Boeing, aunque tal vez no fuera un nuevo productor.[5740] Los Estados Unidos también plantean una situación en que Airbus hubiera entrado en el mercado mucho más tarde y con una oferta de LCA de

[5736] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 151.
[5737] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 846-848.
[5738] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 198.
[5739] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 131.
[5740] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2287; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 859-861; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 147, 148 y 151; y Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 587-589.

ICC suprimida donde se indica [***]

calidad diferente.[5741] El examen de la bibliografía económica, que en gran parte ha sido presentada como prueba en esta diferencia, puede ayudar a acotar las posibilidades.

7.1981 En primer lugar, ciertas características fundamentales del mercado de las LCA están bien expuestas en la bibliografía[5742], y las partes no las controvierten. En primer término, los obstáculos a la entrada en el mercado de las LCA son impresionantes. El diseño, ensayos, certificación, producción, comercialización y mantenimiento posventa de LCA entraña una empresa enormemente compleja y costosa, que exige enormes inversiones iniciales durante un período de tres a cinco años antes de que puedan obtenerse de los clientes los primeros ingresos.[5743] Un criterio práctico aproximado es que hace falta vender por lo menos 600 aviones de un modelo nuevo antes de que los ingresos del programa superen los costos. Las economías de escala derivadas de los inmensos costos no recurrentes de desarrollo dan una ventaja competitiva considerable a las empresas ya instaladas. Los efectos de aprendizaje generan economías de escala dinámicas que acentúan esa ventaja. Las economías de gama hacen difícil entrar solamente en uno de los segmentos del mercado. De este modo, los productores de una línea completa de LCA se encuentran en ventaja. El costo de un cambio de proveedor, es decir, lo que cuesta a los clientes pasar de las LCA de un fabricante de aeronaves a las de otro, hace más difícil la entrada de nuevos productores. La mayoría de las empresas de transporte aéreo prefieren una flota con características comunes. Las empresas que ya están en actividad tienen un fuerte incentivo para adoptar estrategias de precios que disuadan a los aspirantes a entrar en el mercado. La incertidumbre es considerable. Esto hace muy difícil financiar en los mercados de capitales los enormes costos de desarrollo.[5744] Por último, el hecho de que las aeronaves se vendan habitualmente en dólares de los Estados Unidos expone a los fabricantes no estadounidenses cuya base de producción se encuentra fuera de los Estados Unidos a oscilaciones cambiarias que acentúan la incertidumbre y cuyo seguro es oneroso.[5745]

7.1982 Los economistas consideran por lo general que, con obstáculos tan difíciles, la entrada en el mercado de la fabricación de LCA sin apoyo gubernamental es ardua si no imposible. El examen de las otras hipótesis que se han analizado en la bibliografía da una idea de lo que a juicio de los economistas constituye las situaciones hipotéticas más probables. Por ejemplo, Klepper plantea dos hipótesis que podrían haberse hecho realidad desde 1970 si Airbus no hubiese entrado en el mercado.[5746] La primera consiste en un monopolio de Boeing, y la segunda es un duopolio con dos productores ya establecidos, uno de los cuales sería Boeing y el otro sería McDonnell Douglas o bien Lockheed.[5747] La diferencia entre esto y la situación real consiste en que habría dos productores estadounidenses en lugar de un productor estadounidense ya instalado y una nueva empresa no estadounidense. Neven y Seabright examinan tres hipótesis distintas de su caso básico, que procura reproducir la evolución efectiva del mercado de las aeronaves desde comienzos del decenio de 1960.[5748] La primera es un duopolio de Boeing y McDonnell Douglas; la segunda es un duopolio de Airbus y Boeing (sin McDonnell Douglas); mientras que en la tercera Boeing mantiene una

[5741] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 590.

[5742] *Véase también* la sección VII.F.6 de este informe, en la que exponemos nuestra interpretación de las condiciones pertinentes de competencia en esta industria, que están en conformidad con los puntos de vista de los economistas que se exponen aquí.

[5743] Boeder y Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 373.

[5744] Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377; y Boeder y Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 373.

[5745] Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377.

[5746] Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377.

[5747] En la segunda hipótesis se parte del supuesto de que el mercado es suficientemente amplio para dos o más productores, y de que Lockheed y McDonnell Douglas eran productores eficientes: Klepper, Estados Unidos - Prueba documental 377, página 789. El autor señala que, en realidad, un monopolio total podría no concretarse, y otro productor estadounidense podría no ser un competidor de Boeing con igualdad de condiciones.

[5748] Neven y Seabright, Estados Unidos - Prueba documental 382.

ICC suprimida donde se indica [***]

situación de monopolio en todo el período. Baldwin y Krugman, cuyo trabajo está citado en el informe Dorman, observan que "{e}n el mercado mundial no hay más que tres fabricantes importantes de fuselajes para aviones a reacción con más de 100 asientos. Cabe sostener que, sin ayuda gubernamental, no habría más que uno".[5749]

7.1983 No nos convence el punto de vista expuesto en el informe Wachtel según el cual, debido al volumen que se atribuye a los segmentos del mercado de LCA, esa industria constituye un "duopolio natural". El razonamiento fundamental en que se apoya el informe Wachtel a este respecto está claro. Apoyándose en el método aplicado en un estudio realizado por Bresnahan y Reiss, Wachtel divide el mercado de las LCA en segmentos y, respecto de cada modelo de LCA, compara el nivel medio en que las ventas cubren los costos con el volumen del respetivo segmento de mercado. Cuando el segmento de mercado tiene un volumen superior al doble del nivel en que las ventas cubren los costos, Wachtel concluye que hay cabida para dos productores y, en consecuencia, el segmento constituye un duopolio natural. Un defecto importante de este razonamiento es que desconoce las vinculaciones que existen entre los segmentos del mercado. Las economías de gama y el costo que supone un cambio de proveedor hacen que resulte casi imposible entrar en uno solo de los segmentos. Bresnahan y Reiss reconocen este problema señalando en su conclusión que "{c}uando los mercados se superponen, resulta menos claro el modo de calcular los umbrales de entrada".[5750] También hay otros motivos para poner en tela de juicio la aplicabilidad del criterio de Bresnahan y Reiss respecto del mercado de las LCA. Parten del supuesto de que las empresas tienen un costo medio total con gráfica en forma de U, cuando en realidad los efectos de aprendizaje que se producen en la industria de las LCA tienden a reducir los costos marginales, por lo menos hasta determinado nivel de producción bastante significativo. La bibliografía teórica sobre la organización empresarial indica que las curvas de aprendizaje pueden dar a las empresas incentivos estratégicos importantes.[5751] Por ejemplo, Cabral y Riordan muestran que en los duopolios con efectos importantes derivados de la curva de aprendizaje existe una tendencia a que la empresa con menores costos acentúe su ventaja[5752]; mientras que Dasgupta y Stiglitz muestran que cuando el aprendizaje es un factor intenso los oligopolios pueden tender a convertirse en monopolios.[5753]

7.1984 Por lo tanto, nuestra evaluación de los argumentos y las pruebas presentados por las partes nos lleva a la conclusión de que, en un mundo hipotético en que no existieran las subvenciones a Airbus, las posibilidades respecto de la industria de las LCA serían múltiples. En una hipótesis, Airbus no habría entrado en el mercado de las LCA en absoluto y Boeing tendría una situación de monopolio, con el 100 por ciento del mercado. En esta hipótesis, la vinculación entre las subvenciones que permitieron a Airbus entrar en el mercado de las LCA y la pérdida por Boeing de una parte del mercado y de las ventas resulta evidente. Cualquier desplazamiento del mercado que hubiera sufrido Boeing, y las ventas que hubiera perdido, serían directamente imputables a las subvenciones otorgadas a Airbus, que permitieron a ésta poner en marcha y desarrollar su propia familia de LCA. En una segunda hipótesis plausible, Airbus no habría entrado en el mercado pero a pesar de ello habría en él dos protagonistas, que sobre la base de las pruebas que se nos han presentado serían muy probablemente Boeing y McDonnell Douglas, empresa que se fusionó con

[5749] R. Baldwin y P. Krugman, *Industrial Policy and International Competition in Wide-Bodied Jet Aircraft*, en *Trade Policy Issues and Empirical Analysis*, R. Baldwin (editor), Oficina Nacional de Investigación Económica, 1988, página 45.

[5750] T.F. Bresnahan y P.C. Reiss, *Entry and competition in concentrated markets.* 99(5) Journal of Political Economy, página 977 (1991).

[5751] *Véase* una reseña en C. Lanier Benkard, *A Dynamic Analysis of the Market for Wide-Bodied Commercial Aircraft*, 71 Review of Economic Studies, página 581 (2004).

[5752] L. Cabral y M.H. Riordan, *The learning curve, market dominance, and predatory pricing*, 62(5) Econometrica, página 1.115 (1994).

[5753] P. Dasgupta y J. Stiglitz, *Learning-by-doing, market structure and industrial and trade policies.* 40 Oxford Economic Papers, página 246 (1988).

ICC suprimida donde se indica [***]

Boeing en 1997.[5754] Puesto que tanto Boeing como McDonnell Douglas son (o eran) fabricantes de LCA estadounidenses, tampoco en este caso cabría duda alguna del vínculo existente entre las subvenciones que permitieron a la empresa no estadounidense (Airbus) entrar en el mercado de las LCA y la existencia de perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos (desplazamiento de Boeing o de McDonnell Douglas LCA, o de ambas, del mercado de las LCA y pérdida de ventas). Por último, en las hipótesis tercera y cuarta, Airbus habría podido entrar en el mercado de las LCA sin subvenciones, en competencia con Boeing únicamente o en competencia con ella y también con otro productor estadounidense. En cualquiera de los dos casos, no es concebible que Airbus hubiera podido hacerse presente en el mercado de las LCA con las mismas aeronaves y en los mismos momentos en que efectivamente lo hizo, teniendo presentes nuestras conclusiones sobre el efecto cumulativo de la AEP/FEM y las demás subvenciones en litigio en las posibilidades de Airbus de poner en marcha sucesivos proyectos de modelos de LCA en la forma y la oportunidad en que lo hizo. A nuestro juicio es simplemente imposible que Airbus, sin la AEP/FEM y las demás subvenciones, apoyándose exclusivamente en una financiación no subvencionada, hubiera podido acometer el ritmo de desarrollo de aeronaves que le permitió lanzar la gama de LCA que ha lanzado con éxito hasta ahora, que ha llevado a su situación actual en el mercado de las LCA. Se desprende de ello que, incluso en el caso improbable de que Airbus hubiera podido entrar en el mercado de las LCA como competidor no subvencionado, estamos convencidos de que no habría logrado la presencia en el mercado que alcanzó en el período de 2001 a 2006 y que hemos expuesto en las secciones anteriores de este informe.[5755]

Factores distintos de la competencia con las LCA subvencionadas de Airbus

7.1985 Las Comunidades Europeas afirman que la alegación de los Estados Unidos según la cual las subvenciones a las LCA de Airbus causan efectos desfavorables actuales es inadmisible porque los Estados Unidos no tienen en cuenta diversos "factores de no atribución" distintos de la competencia con las LCA de Airbus y que, según sostienen las Comunidades Europeas, determinan "una parte significativa de cualquier nivel inferior actual de los precios, las ventas, las entregas o la participación en el mercado de Boeing".[5756] A este respecto, las Comunidades Europeas citan una supuesta mala gestión de las relaciones con los clientes, consideraciones geopolíticas y la función cumplida por los fabricantes de motores en las campañas de ventas como factores que contribuyeron a la pérdida de ventas, con independencia de la fijación de precios efectuada por Airbus. Hemos rechazado antes el criterio de que la pérdida de ventas tiene que deberse a precios inferiores para que pueda constituir un efecto desfavorable.[5757] Como ya se ha analizado, está fuera de discusión que Airbus logró éxito en las campañas de ventas que hemos examinado, y por consiguiente hemos concluido que los Estados Unidos han demostrado que Boeing sufrió pérdidas de ventas sustanciales en el período 2001-2006. Hemos señalado que son numerosos los factores que intervienen en la decisión de los clientes acerca de las LCA que han de adquirir. Sin embargo, un factor fundamental es la disponibilidad de determinado modelo, o de determinados modelos, de LCA adecuados a las necesidades particulares del comprador en el momento de la operación. Hemos concluido que, de no ser por la AEP/FEM y las demás subvenciones en litigio, Airbus no habría podido poner en marcha los proyectos de LCA que emprendió en el momento en que lo hizo. Por lo tanto, la presencia de esas LCA subvencionadas en el mercado es una causa fundamental de la pérdida de ventas observada. De no ser por las

[5754] Tomamos nota a este respecto de la afirmación hecha por los Estados Unidos de que la competencia de Airbus fue un factor que influyó en la salida de McDonnell Douglas de la industria de las LCA. Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 68. Además, observamos que Lockheed, el otro competidor que había estado antes en el mercado, ya se había retirado de él en 1981 y ninguna de las partes ha sugerido que otra entidad preexistente hubiera estado en condiciones de entrar en la industria de las LCA, ni que ninguna otra entidad distinta de Boeing hubiera procurado adquirir McDonnell Douglas.

[5755] *Véanse* los párrafos 7.1752, 7.1757, 7.1780, 7.1781, 7.1782, 7.1784, y 7.1786 *supra*.

[5756] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1090.

[5757] *Véase* los párrafos 7.1841-7.1845 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvenciones, Airbus no habría estado compitiendo por esas ventas con las LCA que efectivamente vendió.[5758] Del mismo modo, la participación de Airbus en el mercado puede atribuirse directamente a su posibilidad de vender y entregar a las Comunidades Europeas y a los terceros países respectivos unas LCA de las que no habría podido disponer sin las subvenciones que apoyaron el lanzamiento de todos sus modelos de LCA.

7.1986 Tomamos nota de la opinión general de las Comunidades Europeas de que las subvenciones otorgadas en un período anterior no pueden ser causa de modificaciones de la participación en el mercado durante el período que estamos examinando. No estamos de acuerdo con ese punto de vista, ya que, como hemos analizado, en la industria de las LCA los efectos de las subvenciones que apoyan el desarrollo de nuevos modelos se hacen sentir mucho tiempo después de su otorgamiento, en los años en que las LCA que tuvieron el apoyo de esas subvenciones se venden y entregan a clientes que de otro modo no habrían tenido la opción de adquirir tales LCA.[5759] Pero de cualquier modo no consideramos que sea necesario, en las circunstancias de esta diferencia, vincular las modificaciones concretas que hemos observado en la participación en el mercado con el momento en que se otorgaron las subvenciones para poder constatar un desplazamiento en el mercado de las Comunidades Europeas o el de terceros países. Hemos constatado que la AEP/FEM, complementada por las otras subvenciones en litigio, tiene el efecto de hacer posible que Airbus ponga en marcha y coloque en el mercado modelos de LCA en forma que de otro modo le habría sido imposible: es decir, las subvenciones apoyan la presencia de Airbus en cada segmento del mercado de las LCA con cada uno de sus modelos de LCA. Puesto que hemos concluido que, de no ser por las subvenciones, Airbus no habría tenido la presencia en el mercado que logró durante el período que hemos examinado, es evidente que esas LCA han desplazado las de Boeing en los mercados correspondientes causando pérdidas de ventas en el mismo mercado.

7.1987 Las Comunidades Europeas también señalan la coyuntura gravemente desfavorable que tuvo lugar en el mercado en 2001-2003 tras los acontecimientos del 11 de septiembre (exacerbada por el comienzo de la guerra en el Iraq y el brote de SRAS en Asia). Las Comunidades Europeas aducen que la gravedad de esa situación, y sus efectos que, según alegan las Comunidades Europeas, fueron mayores sobre Boeing que sobre Airbus, imponen la conclusión de que, por lo menos parcialmente, fueron causantes de la merma en la demanda y la baja de los precios de las LCA de Boeing.[5760] Reconocemos por cierto que hubo una coyuntura gravemente desfavorable en el mercado de las LCA después de los acontecimientos del 11 de septiembre; pero esa situación, como ya hemos analizado, afectó tanto a Boeing como a Airbus. Aun aceptando el criterio de las Comunidades Europeas de que sus efectos fueron mayores sobre las ventas de Boeing que respecto de Airbus, a nuestro juicio ello no quita validez a nuestras conclusiones sobre los efectos de las subvenciones en esta diferencia, efectos que permitieron a Airbus disponer de los modelos de LCA que vendió y entregó en el mercado así perturbado.

7.1988 Las Comunidades Europeas sostienen que, aun en el caso de que las subvenciones tuvieran el efecto de permitir que Airbus lanzara un modelo de LCA que de otro modo no habría podido lanzar, cualquier efecto desfavorable causado por esas subvenciones queda eliminado cuando Boeing lanza un modelo de aeronave que compite con el modelo subvencionado de Airbus.[5761] Los Estados Unidos

[5758] Es dudoso que hubiera podido competir por esas ventas, por ejemplo con modelos distintos de LCA desarrollados sin subvenciones, ya que todas las ventas perdidas se referían a aeronaves que, según hemos concluido, Airbus no habría podido desarrollarlas cuando lo hizo si sus modelos anteriores no se hubieran beneficiado de subvenciones.

[5759] *Véase* el análisis que figura en el párrafo 7.1976 *supra*.

[5760] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1093 y 1094.

[5761] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2288-2304.

ICC suprimida donde se indica [***]

aducen que esto es inexacto desde el punto de vista lógico y en lo relativo a los hechos.[5762] Estamos de acuerdo.

7.1989 Como señalan los Estados Unidos, si Airbus ponía en marcha el proyecto de una LCA subvencionada, podía ocurrir que Boeing emprendiera su propio modelo competidor de aeronave aunque no lo hubiera hecho Airbus, sobre la base de la evaluación propia de Boeing acerca de la demanda de los clientes y la situación del mercado y sus posibilidades, o bien podía ocurrir que Boeing no lo hiciera. En la hipótesis de que Boeing hubiera emprendido el proyecto de la aeronave de cualquier modo, entonces no habría tenido que competir con el modelo subvencionado de Airbus de no ser por las subvenciones, puesto que sin ellas el modelo de Airbus no se habría puesto en marcha en ese momento y con esas características. A su vez, si Boeing sólo puso en marcha el proyecto de aeronave competidora para responder al modelo subvencionado de Airbus, entonces Boeing se vio obligada a desembolsar para ello capital y recursos, cosa que de otro modo habría podido no hacer. Por lo tanto, de no ser por las subvenciones, Boeing habría podido utilizar esos recursos en alguna otra forma. En un caso como en el otro, el desplazamiento de las importaciones en el mercado de las Comunidades Europeas, el desplazamiento de las exportaciones en los mercados de ciertos terceros países y las pérdidas de ventas que resultaron de la competencia con la LCA subvencionada de Airbus serían otros tantos efectos de las subvenciones, sin las cuales la LCA de Airbus no habría existido en ese momento. Por lo tanto, emprendiera o no Boeing el proyecto de una LCA en respuesta a Airbus, de todos modos habrían resultado efectos desfavorables.

7.1990 La argumentación de las Comunidades Europeas a este respecto parece sugerir que las subvenciones otorgadas a Airbus son en alguna forma beneficiosas, por cuanto permiten a Airbus competir con Boeing en una competencia que es favorable para los consumidores de LCA, las empresas de transporte aéreo y de arrendamiento de aeronaves y el público que viaja, y que estas consideraciones militan en contra de una constatación de que esas subvenciones causan efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos. En efecto, las Comunidades Europeas afirman que Boeing recibe con agrado la competencia de Airbus, que según su afirmación "han generado nuevos productos innovadores en el campo de las LCA" y promueven precios más bajos para los compradores de LCA y acentúan la demanda, lo que en última instancia constituye la base de la solidez financiera tanto para Boeing como para Airbus. Las Comunidades Europeas sostienen que las empresas de transporte aéreo y otros adquirentes de LCA nuevas insisten en que esa competencia es fundamental para su éxito económico, su buena situación financiera y su supervivencia.[5763] Es perfectamente posible que Boeing reciba con agrado la competencia, y que esa competencia entre Boeing y Airbus favorezca a los adquirentes de LCA. Pero esto no significa que los Estados Unidos no tengan derecho a reparación con arreglo al Acuerdo SMC si tal competencia es impulsada por subvenciones empleadas por otro Miembro que causan efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos.

7.1991 Por otra parte, no encontramos en el Acuerdo SMC ningún fundamento para sostener que un mayor "bienestar del consumidor" puede constituir una defensa frente a la alegación de efectos desfavorables causados por subvenciones. Ninguna parte del texto del Acuerdo, ni tampoco su objeto y fin, dan apoyo a la idea de que un grupo especial, al evaluar alegaciones sobre perjuicio grave, puede o debe tener en cuenta eventuales efectos "positivos" que las subvenciones ejerzan en la competencia. Puede ocurrir a menudo que las subvenciones efectivamente contribuyan de forma

[5762] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 585. El Brasil discrepa de la aseveración de las Comunidades Europeas de que los efectos desfavorables quedan extinguidos cuando en los dos o tres años siguientes Boeing pone en marcha el proyecto de una aeronave competidora tecnológicamente equivalente o superior. Según el Brasil, el persistente efecto de distorsión causado por las subvenciones en el mercado no desaparece con la puesta en marcha del proyecto de una aeronave competidora. Comunicación presentada por el Brasil en calidad de tercero, párrafo 57.

[5763] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1378-1381.

ICC suprimida donde se indica [***]

positiva al bienestar del consumidor: por ejemplo, en el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, el Grupo Especial constató una contención de la subida de los precios causada por las subvenciones, y concluyó que el empleo de subvenciones por los Estados Unidos causaba efectos desfavorables para los intereses del Brasil. Sin embargo, esa contención de la subida de los precios también daba lugar presumiblemente a que los precios de los textiles y las prendas de vestir fueran inferiores a los que habrían sido de otro modo, lo que es un aspecto "positivo", a la vez que reducían los ingresos de los cultivadores de algodón, lo cual es negativo. No se menciona tal cosa en las decisiones del Grupo Especial ni del Órgano de Apelación, y no hay absolutamente ningún fundamento para pensar que los grupos especiales debieran efectuar un examen que pudiera "equilibrar" esos efectos contradictorios.

7.1992 A nuestro juicio, no puede considerarse que los efectos desfavorables de las subvenciones en litigio queden eliminados porque Boeing opte por hacer frente del mejor modo posible a la competencia subvencionada de Airbus. Nos parece que cualquier otra conclusión despojaría de todo contenido los recursos que ofrece el Acuerdo SMC respecto de las subvenciones que causan efectos desfavorables, ya que tendría la consecuencia de que los Miembros no deberían responder a los efectos desfavorables causados por las subvenciones, ni atenuar esos efectos, por temor de no poder demostrar su existencia en una diferencia. No podemos considerar que se justifique tal resultado.

7.1993 Nos parece evidente que Airbus no habría podido colocar en el mercado las LCA cuyos proyectos emprendió de no haber sido por las subvenciones específicas que recibió de las Comunidades Europeas y de los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido. Reiteramos que no es nuestra conclusión que Airbus no hubiera podido existir sin las subvenciones, sino simplemente que, como mínimo, no habría podido poner en marcha y desarrollar los modelos de LCA que en los hechos logró introducir en el mercado. Si Airbus hubiera logrado entrar en la industria de las LCA sin subvenciones, habría sido un fabricante de LCA muy diferente y, según consideramos, mucho más débil durante el período que hemos examinado, que habría dispuesto a lo sumo de una oferta más limitada de modelos de LCA. Por lo tanto, en cualquiera de las dos hipótesis, Airbus no habría tenido la presencia en el mercado ni la posibilidad de obtener pedidos de LCA que tuvo durante el período de 2001-2006, y la industria de las LCA de los Estados Unidos, como mínimo, no habría perdido ventas obtenidas por Airbus y habría tenido una participación mayor en el mercado de las Comunidades Europeas y en ciertos terceros países, en comparación con lo que efectivamente ocurrió en ese período. Consideramos que la presencia en el mercado que tuvo Airbus en el período de 2001-2006, manifestada en su cuota de mercado en las Comunidades Europeas y ciertos terceros países y en las ventas que obtuvo a expensas de Boeing, es claramente un efecto de las subvenciones en litigio en esta diferencia. Concluimos, en consecuencia, que el desplazamiento de las LCA estadounidenses de los mercados de las Comunidades Europeas y de ciertos terceros países y las pérdidas de ventas que hemos constatado durante el período de 2001-2006 es un efecto de las subvenciones específicas otorgadas a Airbus que hemos constatado.

El supuesto efecto "producto" de las subvenciones en los precios

7.1994 Por último, los Estados Unidos afirman también que, como las subvenciones en litigio eran necesarias para que Airbus pudiera desarrollar e introducir en el mercado con éxito su línea completa de modelos de LCA, también han creado una presión de la oferta que forzosamente tiene que haber repercutido en los precios en el mercado de las LCA.[5764] El argumento relativo a la influencia de la oferta en los precios está planteado en el informe Dorman[5765] y en la declaración de los profesores

[5764] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 594.

[5765] A este respecto se indica lo siguiente en el informe Dorman:

"Un programa de desarrollo de aeronaves que se hace posible mediante la ayuda para emprender proyectos tiende a provocar una baja de los precios en el segmento del mercado al que se destinan. Los modelos de aeronaves en competencia tendrán que reducir sus precios y

ICC suprimida donde se indica [***]

Joseph Stiglitz y Bruce Greenwald presentada por los Estados Unidos en respuesta a una pregunta del Grupo Especial (la "declaración de Stiglitz y Greenwald").[5766] En la declaración de Stiglitz y Greenwald se aduce, en particular, que la introducción de un nuevo modelo de aeronave tiene una repercusión directa e inevitable en los precios, observando lo siguiente:

> "La introducción del nuevo modelo representa inevitablemente un aumento de la oferta que, de modo igualmente inevitable, tiene una repercusión negativa en los precios. El ejemplo extremo de esa repercusión es el caso en que el nuevo modelo no habría podido introducirse económicamente de no ser por la subvención, porque sus posibilidades de rendimiento no habrían justificado la respectiva inversión sin subvenciones."[5767]

Las Comunidades Europeas aducen que tanto la argumentación de los Estados Unidos como la declaración de Stiglitz y Greenwald parten de la premisa de que, de no existir Airbus, Boeing no habría tenido que hacer frente a ninguna competencia, mientras que los Estados Unidos han reconocido que, de no existir Airbus o la AEP/FEM, Boeing habría tenido competencia.[5768] Entendemos que la argumentación de las Comunidades Europeas apunta a que, como habría una competencia activa entre dos o más fabricantes de LCA incluso sin la presencia de Airbus, cualquier efecto causado en los precios por el aumento de la oferta en el mercado de las LCA no puede atribuirse a subvenciones otorgadas a Airbus.

7.1995 Según lo interpretamos, el argumento que presentan Stiglitz y Greenwald es que, en una situación de duopolio como la que caracteriza actualmente la industria de las LCA, una subvención que hace posible la puesta en marcha de un nuevo modelo de aeronave tiende probablemente a incrementar la oferta y a reducir en consecuencia el precio de las LCA en el mercado. La declaración de Stiglitz y Greenwald parece plantear dos hipótesis posibles. En la primera, una de las dos empresas del duopolio ya está produciendo determinada aeronave, y la subvención permite a la otra poner en marcha un modelo de avión directamente competidor. En este caso, la subvención incrementa la oferta y reduce el precio en el respectivo segmento del mercado. En la segunda hipótesis, la subvención permite a una de las dos empresas del duopolio poner en marcha el proyecto de una aeronave en un segmento del mercado que todavía no está ocupado. En este caso, la subvención impulsa a la baja el precio de las aeronaves en segmentos adyacentes del mercado. En general, la declaración de Stiglitz y Greenwald apoya la idea de que los precios en el mercado de las aeronaves son inferiores al nivel que tendrían en la situación hipotética de un monopolio de Boeing. La entrada subvencionada de Airbus y el consecuente lanzamiento de sus aeronaves acrecentó claramente la oferta y redujo los precios de las aeronaves de Boeing.[5769] Sin embargo, a nuestro juicio la declaración de Stiglitz y Greenwald no nos ayuda a evaluar si los precios del período de 2001 a 2006 fueron superiores o inferiores a los que habrían resultado en las hipótesis segunda y cuarta que hemos planteado en el párrafo 7.1984 *supra*, es decir, si el mercado hubiera evolucionado:

> es probable que se venda menor cantidad de unidades, porque algunos clientes adquirirán la nueva aeronave y la mayoría de los compradores hará competir a los vendedores entre sí para obtener mayores rebajas."
>
> Informe Dorman, Estados Unidos - Prueba documental 70 (ICC), página 9.

[5766] Declaración de los profesores Joseph E. Stiglitz y Bruce C. Greenwald, *On the Question of the Impact of Subsidies on Supply and Prices in the LCA Market* (21 de enero de 2008), Estados Unidos - Prueba documental 676 (en lo sucesivo "declaración de Stiglitz y Greenwald").

[5767] Declaración de Stiglitz y Greenwald, página 2.

[5768] Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafo 151; y Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, página 571.

[5769] Observamos a este respecto la conclusión de Baldwin y Krugman, citada en Neven y Seabright, Estados Unidos - Prueba documental 382, página 22, de que en lo relativo al segmento del mercado que comprende los modelos A300 y Boeing 767 "la entrada de Airbus dio lugar a ... grandes pérdidas de beneficios para Boeing .... Los Estados Unidos, globalmente, sufrieron pérdidas ...".

ICC suprimida donde se indica [***]

i) hacia un duopolio con dos fabricantes estadounidenses de LCA no subvencionados, o bien ii) una situación de dos fabricantes estadounidenses no subvencionados en competencia entre sí y con un tercer fabricante no subvencionado pero relativamente más débil, Airbus. En cualquiera de estas circunstancias, la competencia entre los fabricantes podría perfectamente haber sido aún más ruda que la competencia entre un nuevo fabricante subvencionado, que habría tenido presumiblemente una desventaja inicial en los costos, y un fabricante ya instalado. Los niveles de precios resultantes en las dos primeras hipótesis podrían entonces haber sido más bajos que en la última, que corresponde más estrechamente al actual duopolio de Boeing y Airbus.

7.1996 Sobre la base de lo anterior, estimamos que no podemos extraer ninguna conclusión firme sobre el efecto en los precios de la presencia en el mercado de LCA subvencionadas de Airbus, y en consecuencia no podemos concluir que los Estados Unidos hayan demostrado, a ese respecto, que las subvenciones hayan tenido por efecto la significativa contención de la subida de los precios y la significativa reducción de los precios que hemos observado en el período 2001-2006.

La teoría de los Estados Unidos sobre la relación causal "basada en los precios"

7.1997 La teoría de la relación de causalidad "basada en los precios" formulada por los Estados Unidos se centra principalmente en el argumento de que las subvenciones impugnadas, y en particular la AEP/FEM, proporcionaron a Airbus los medios financieros que le permitieron actuar con flexibilidad en la fijación de los precios de las LCA en su competencia con Boeing, haciéndole posible lograr ventas, captar cuotas de mercado y provocar efectos significativos de contención de la subida de los precios y reducción de los precios de las LCA entre los años 2001 y 2006. Los Estados Unidos explican que este efecto atribuido a la AEP/FEM en los precios se debe en lo esencial a dos razones. En primer lugar, los Estados Unidos afirman que la naturaleza y la magnitud acumulativas de la AEP/FEM otorgada a Airbus tuvieron un efecto directo y significativo en el flujo de caja disponible de EADS, lo que permitió a Airbus actuar con mayor agresividad en su enfoque de las inversiones, incluso en las rebajas de precios destinadas a generar participación en el mercado a largo plazo. En segundo lugar, los Estados Unidos afirman que la AEP/FEM redujo los costos de producción marginales de Airbus al reducir indirectamente el costo marginal del capital, lo que a su vez, según argumentan los Estados Unidos, habría de impulsar a la baja los precios de las LCA de Airbus.[5770]

7.1998 Las Comunidades Europeas controvierten las afirmaciones de los Estados Unidos, aduciendo que éstos no calcularon el supuesto efecto en el flujo de caja, que es nulo o *de minimis* según afirman las Comunidades Europeas.[5771] De cualquier modo, las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no han demostrado que Airbus hubiera utilizado efectivamente ningún flujo de caja adicional para reducir sus precios. Las Comunidades Europeas aducen que Airbus no tiene incentivos ni oportunidad comercial para destinar el beneficio de las subvenciones a reducir el precio de sus LCA.[5772] Las Comunidades Europeas también aducen que cualquier repercusión de la AEP/FEM en la calificación crediticia de EADS o cualquier disminución de sus costos de producción no constituye un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, porque se obtendría igual beneficio de una financiación distinta obtenida en el mercado. En consecuencia, a

[5770] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 819; Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafos 154-160; Estados Unidos, Primera declaración oral confidencial, párrafos 58-60; Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 595-598; Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 173-176; y respuesta de los Estados Unidos a las preguntas 228, 229 y 230 del Grupo Especial.

[5771] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafos 59 y 60.

[5772] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 671.

ICC suprimida donde se indica [***]

juicio de las Comunidades Europeas, la diferencia entre los tipos de interés de la AEP/FEM y los de referencia del mercado ya capta totalmente ese efecto.[5773]

El supuesto efecto sobre el flujo de caja disponible de EADS

7.1999 Los Estados Unidos aducen que, sin la AEP/FEM, la situación financiera de Airbus habría sido considerablemente peor de lo que en los hechos ha sido. Suponiendo, a efectos de argumentación, que Airbus hubiera puesto en marcha cada uno de sus programas de LCA sin subvenciones, obteniendo fondos mediante préstamos en el mercado, los Estados Unidos sostienen que "en algún momento, los riesgos acumulados de los proyectos y los mayores niveles de endeudamiento de Airbus a tipos de interés de mercado íntegros le habrían hecho imposible obtener nuevos fondos destinados a la inversión".[5774] De hecho, los Estados Unidos consideran que, incluso con la AEP/FEM, Airbus tuvo considerables dificultades para la financiación de sus proyectos de LCA. Por ejemplo, los Estados Unidos hacen referencia a pruebas que, según afirman, revelan que **[***]**.[5775] Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas han reconocido este hecho al afirmar en su Primera comunicación escrita que "no es sorprendente que Aérospatiale necesitara más capital social para financiar las nuevas inversiones. El flujo de caja generado internamente no bastaba, y un coeficiente de endeudamiento prudente imponía límites a la cuantía de las nuevas deudas que podían contraerse".[5776] Además, en respaldo del mismo argumento, los Estados Unidos recuerdan la observación hecha en el informe del Senado de Francia de 1997 sobre el otorgamiento de AEP/FEM para el A380, opinando que la financiación del proyecto en condiciones de mercado "se añadiría evidentemente, y de forma excesiva, a los gastos financieros de las empresas desequilibrando sus balances debido al bajo nivel de su capital social".[5777] Por lo tanto, los Estados Unidos aducen que, además de las pruebas de la repercusión directa de la AEP/FEM en cada una de las decisiones de puesta en marcha de proyectos de Airbus, debe tomarse en consideración igualmente el efecto acumulativo de la AEP/FEM sobre la situación financiera general de Airbus.

7.2000 Según los Estados Unidos, una medida pertinente de la repercusión de la AEP/FEM en la situación financiera general de Airbus está dada por su repercusión en el flujo de caja disponible neto de EADS. Citando un informe de investigación del Deutsche Bank de enero de 2007[5778], los Estados Unidos señalan que en el período comprendido entre 2001 y 2005 casi la mitad del flujo de caja disponible neto de EADS correspondía a las modificaciones del valor neto de la AEP/FEM. Los Estados Unidos afirman que el informe del Deutsche Bank demuestra que el flujo de caja disponible neto de EADS en 2001 y 2002 habría sido negativo sin el otorgamiento de la AEP/FEM. Sin embargo, según los Estados Unidos:

> "... fue precisamente en ese período, cuando el mercado se encontraba en su punto más bajo, que Airbus intensificó su esfuerzo para obtener ventas y ampliar su participación en el mercado mediante una política agresiva de fijación de precios inferiores a los de Boeing para obtener varias ventas importantes de largo plazo. Si durante ese período Airbus hubiera dependido de sus propios recursos para financiar el desarrollo, entonces en curso, del A340-500/600 y el A380 y prepararse

[5773] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1037; y CE, respuesta a la pregunta 230 del Grupo Especial, párrafo 55.
[5774] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.
[5775] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, donde se hace referencia a *Aérospatiale Report to Credit Lyonnais* (1994), Estados Unidos - Prueba documental 296 (ICC).
[5776] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, donde se hace referencia a CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1135.
[5777] Informe del Senado de Francia de 1997, página 72, Estados Unidos - Prueba documental 18, citado por los Estados Unidos en su respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.
[5778] Deutsche Bank, *EADS: Risks Mispriced - Downgrade to Sell*, 9 de enero de 2007, página 7 (en lo sucesivo "informe del Deutsche Bank"), Estados Unidos - Prueba documental 459.

ICC suprimida donde se indica [***]

> para financiar el A350 -si realmente hubiera podido hacer tales cosas sin subvenciones gubernamentales- habría sido diferente por completo su margen de flexibilidad financiera para aplicar su estrategia de precios".[5779]

7.2001 Los Estados Unidos señalan también que el informe del Deutsche Bank concluye que, sin los ingresos de caja obtenidos de los desembolsos netos de AEP/FEM y los anticipos de los clientes por sus pedidos de LCA, "EADS deberá mejorar en grado importante su capacidad de obtener efectivo disponible en el futuro", sin lo cual probablemente no pueda "evitar en el futuro la refinanciación del grupo, ya sea mediante un mayor endeudamiento o la emisión de acciones u obligaciones de naturaleza híbrida".[5780] De este modo, los Estados Unidos alegan que el análisis del Deutsche Bank sobre el flujo de caja disponible neto de EADS confirma que la AEP/FEM tuvo una repercusión importante en las dificultades financieras de Airbus, mostrando que la AEP/FEM fue decisiva al darle un flujo de caja disponible positivo y, por consiguiente, "la posibilidad de adoptar esas mismas decisiones en materia de precios que están en la médula de la reclamación de los Estados Unidos por perjuicio grave".[5781]

7.2002 Las Comunidades Europeas aducen que el informe del Deutsche Bank no indica en parte alguna que la AEP/FEM haya dado a Airbus flexibilidad en la fijación de sus precios. Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos, al apoyarse en el informe del Deutsche Bank, manifiestan un error conceptual en cuanto, en vez de tomar en consideración el beneficio de la subvención, sus argumentos se refieren a la cuantía total de la contribución financiera otorgada por la AEP/FEM.[5782] Además, las Comunidades Europeas afirman que en el período correspondiente a 2001 y 2002 la AEP/FEM no constituyó una fuente de efectivo que pudiera permitir a Airbus fijar precios inferiores para las LCA. Según las Comunidades Europeas, el principal del préstamo de los contratos de AEP/FEM para el modelo A380 se destinó al fin para el cual se tomó ese préstamo: el desarrollo del A380.[5783] De cualquier modo, las Comunidades Europeas sostienen que, puesto que a su juicio Airbus podría haber sustituido los préstamos de AEP/FEM que recibió para las LCA cuyos proyectos puso en marcha después de 1992 recurriendo a la financiación por proveedores que compartieran riesgos, EADS habría recibido contribuciones financieras de igual cuantía, y por lo tanto el mismo nivel de flujo de caja, aunque no hubiera habido AEP/FEM. En consecuencia, las Comunidades Europeas aducen que cualquier "repercusión importante en la estructura financiera de EADS" resultante de esos ingresos se habría producido con o sin los préstamos de AEP/FEM. En vista de ello, las Comunidades Europeas afirman que el principal desembolsado a través de la AEP/FEM, por sí solo, no podía otorgar una ventaja a Airbus en relación con las condiciones de mercado.[5784] Por último, las Comunidades Europeas aducen que cuando se considera el período de 1999 a 2007, Airbus reembolsó a los Estados miembros respectivos más dinero en efectivo que el que recibió por la financiación de AEP/FEM, de modo que en ese lapso más prolongado la AEP/FEM no amplió su flujo de caja disponible, sino que en realidad lo redujo.[5785]

7.2003 El informe del Deutsche Bank es un documento de 18 páginas en que se analizan diversas "cuestiones fundamentales" que afectan a la actividad empresarial de EADS con el fin de formular una recomendación sobre el modo de negociar acciones de EADS. Entre ellas figuran los riesgos financieros y técnicos relacionados con los proyectos de desarrollo en curso o en preparación en enero de 2007, a saber, los modelos A380, A350XWB y A400M. En ese contexto, el informe del Deutsche

[5779] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 160.
[5780] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Deutsche Bank, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 459.
[5781] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.
[5782] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.
[5783] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial, nota 29.
[5784] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.
[5785] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial; y CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1057.

ICC suprimida donde se indica [***]

Bank señala como lo que "cabría aducir que constituye la cuestión fundamental para EADS" el mantenimiento de un nivel de flujo de caja disponible que alcance para atender las necesidades de su actividad empresarial.[5786] Se establece el supuesto de que esa suma es de 1.000 millones de euros por año hasta 2013. Se observa en el informe que ese nivel de flujo de caja disponible "puede no parecer demasiado exigente a primera vista", señalando seguidamente que gran parte del flujo de caja disponible de EADS entre los años 2001 y 2005 provino de AEP/FEM y de "fuertes ingresos" por anticipos correspondientes a pedidos.

7.2004 El examen de los datos del informe del Deutsche Bank sobre el flujo de caja disponible de EADS pone en evidencia que, de no ser por los ingresos resultantes de los desembolsos netos de AEP/FEM, el flujo de caja disponible de EADS habría resultado negativo en 2001 y 2002. Sin embargo, también es evidente que en los años siguientes los ingresos netos de AEP/FEM representaron una proporción mucho menor de la cuantía global total de flujo de caja disponible, presentando una firme disminución hasta 2005. Se añade a ello que en 2001, 2004 y 2005 los ingresos de efectivo generados por anticipos sobre pedidos fueron considerablemente mayores que los ingresos netos de AEP/FEM.[5787] Por lo tanto, si bien es exacto que entre 2001 y 2005 los ingresos netos de AEP/FEM representaron aproximadamente la mitad del flujo de caja disponible de EADS, en el mismo período los ingresos por anticipos sobre pedidos fueron más del doble de los ingresos de AEP/FEM. El informe del Deutsche Bank razona seguidamente que para los proyectos futuros ya no se dispondrá de AEP/FEM y los ingresos por anticipos sobre pedidos probablemente "retrocederán". En vista de ello, el informe llega a la conclusión de que, sin los desembolsos de AEP/FEM y con la disminución prevista de los anticipos por concepto de pedidos, para EADS resultará difícil "evitar … la refinanciación del grupo, ya sea mediante un mayor endeudamiento o la emisión de acciones u obligaciones de naturaleza híbrida".[5788]

7.2005 A nuestro juicio, el informe del Deutsche Bank demuestra que los ingresos netos de AEP/FEM constituyeron un elemento importante del flujo de caja disponible de EADS en los años 2001 a 2005, pero no tan importante como los anticipos por pedidos. Además, salvo en 2001 y 2005, no consideramos que el efecto de los ingresos netos de AEP/FEM fuera tan importante para el flujo de caja disponible de Airbus como sugiere la argumentación de los Estados Unidos. No obstante, está claro que sin los ingresos netos de AEP/FEM de que da cuenta el análisis del Deutsche Bank EADS se habría visto en peores condiciones desde el punto de vista del flujo de caja disponible, particularmente en 2002, cuando los ingresos por anticipos de pedidos fueron negativos.

7.2006 Las Comunidades Europeas aducen que el informe del Deutsche Bank se refiere a los efectos del principal de la AEP/FEM en la situación de flujo de caja disponible de EADS, y no a los efectos de ninguna subvención de la AEP/FEM. Según las Comunidades Europeas, esto significa que no es posible recurrir al informe en apoyo de la alegación de los Estados Unidos sobre perjuicio grave. Estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que, a los efectos de determinar si los Estados Unidos han acreditado que la AEP/FEM causó un perjuicio grave para sus intereses, no basta con examinar únicamente la cuantía del principal desembolsado en virtud de los contratos de AEP/FEM. Como señalan las Comunidades Europeas, si Airbus hubiese obtenido préstamos comparables en el mercado, sus ingresos de efectivo resultantes de esos préstamos habrían sido iguales a los que obtuvo mediante la AEP/FEM.[5789] Por lo tanto, un examen de la forma en que el principal de la AEP/FEM influyó en el flujo de caja disponible de EADS no sería pertinente a los efectos de la cuestión que aquí

[5786] Informe del Deutsche Bank, página 6, Estados Unidos - Prueba documental 459.

[5787] Los ingresos en efectivo por anticipos sobre pedidos equivalieron a más del doble de los ingresos de AEP/FEM en 2001; fueron más de 6 veces mayores en 2004; y casi 24 veces mayores en 2005. Informe del Deutsche Bank, figura 6, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 459.

[5788] Informe del Deutsche Bank, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 459.

[5789] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

nos interesa: la de si las subvenciones de la AEP/FEM (y otras subvenciones) tuvieron por efecto el perjuicio grave que alegan los Estados Unidos.

7.2007 Sin embargo, a nuestro juicio no es exacto afirmar que el análisis del informe del Deutsche Bank se refiere únicamente al principal de la AEP/FEM. Según lo interpretamos, el análisis del flujo de caja examina los ingresos **netos** por concepto de AEP/FEM, teniendo en cuenta a la vez los ingresos de AEP/FEM (es decir, el principal de los préstamos) y los reembolsos.[5790] Por lo tanto, aunque en el informe del Deutsche Bank no se analiza directamente el efecto de la cuantía de la subvención que corresponde a la AEP/FEM, el hecho de que tenga en cuenta a la vez sus ingresos y sus reembolsos hace posible extraer indirectamente algunas conclusión generales sobre la forma en que las subvenciones de la AEP/FEM afectaron al flujo de caja de EADS.

7.2008 Recordamos que, si Airbus hubiera financiado sus programas de desarrollo de LCA mediante préstamos tomados en el mercado, sus reembolsos habrían sido mayores que los que le impusieron en los hechos los contratos de AEP/FEM. Se desprende de ello que, sin la AEP/FEM, la contribución de los ingresos netos derivados de préstamos tomados en el mercado a la situación de flujo de caja disponible general de EADS habría sido menor. Por lo tanto, es posible extraer del informe del Deutsche Bank, considerado a la luz de nuestra constatación sobre los tipos de interés de referencia del mercado para la AEP/FEM, que las subvenciones de ésta tuvieron efectos positivos en el flujo de caja disponible de EADS. Sin embargo, la magnitud exacta de esa repercusión no puede determinarse del análisis del Deutsche Bank. Por lo tanto, no podemos saber si el efecto de las subvenciones de la AEP/FEM en el flujo de caja disponible de EADS fue, como aducen los Estados Unidos, un alivio importante de las dificultades financieras que afectaban a las posibilidades de Airbus en la fijación de los precios de sus LCA.[5791]

7.2009 De cualquier modo, incluso suponiendo, a efectos de argumentación, que el informe del Deutsche Bank permitiera interpretar que las subvenciones de la AEP/FEM efectivamente tuvieron una repercusión importante en el flujo de caja disponible de EADS en los años transcurridos entre 2001 y 2005, los Estados Unidos, para acreditar su alegación de perjuicio grave, todavía tendrían que demostrar que efectivamente tuvieron el efecto de reducir el precio de las LCA de Airbus. Aunque admitimos que un mayor flujo de caja disponible podía traducirse en una mayor flexibilidad en la fijación de los precios, ello no demuestra que Airbus utilizase esa flexibilidad respecto de las supuestas pérdidas de ventas y con la consecuencia de reducir los precios en el mercado de las LCA y contener su subida. Teniendo presente lo que sabemos sobre la forma en que se fijan los precios en el sector de las LCA[5792], nos parece una simplificación concluir que, simplemente porque la AEP/FEM mejoró la situación financiera de Airbus (y tal vez hasta en grado considerable en 2001 y 2002), ello también determinó que Airbus obtuviese las ventas cuya pérdida por Boeing hemos constatado, al hacer posible que Airbus ofreciera un precio inferior al que de otro modo habría podido ofrecer en las campañas de ventas que invocan los Estados Unidos. De hecho, recordamos que sobre la base de las pruebas que se nos han presentado hemos determinado que los Estados Unidos no han demostrado que Airbus efectivamente efectuase una subvaloración de los precios ofrecidos por Boeing en las competencias en que los Estados Unidos se basan para demostrar una subvaloración de precios como perjuicio grave para sus intereses.[5793] Además, sobre la base de las mismas consideraciones, concluimos que los Estados Unidos no han demostrado que el efecto de las subvenciones en el flujo de caja de Airbus haya provocado la reducción de precios y la contención de su subida que hemos observado durante el período de que se trata.

[5790] Informe del Deutsche Bank, página 7, Estados Unidos - Prueba documental 459.
[5791] Estados Unidos, Segunda declaración oral no confidencial, párrafo 173.
[5792] *Véase* nuestro análisis de los párrafos 7.1837-7.1839 *supra*.
[5793] Desde luego, esto no afecta a nuestra conclusión de que Boeing perdió esas mismas ventas debido a que Airbus tenía la posibilidad de ofrecer las LCA en cuestión en ese momento como consecuencia de las subvenciones en litigio.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2010 Sobre la base de lo anterior, consideramos que los Estados Unidos no han demostrado que el efecto de la AEP/FEM en el flujo de caja disponible de EADS haya determinado que Airbus redujera los precios de las LCA durante el período de 2001-2006 con la consecuencia de causar una reducción significativa de los precios, una contención significativa de su subida o la pérdida significativa de ventas[5794] en el mercado de las LCA.

Los supuestos efectos en el costo del capital para Airbus

7.2011 Los Estados Unidos aducen que la AEP/FEM, además de los supuestos beneficios financieros directos resultantes de su otorgamiento, al transferir gran parte del riesgo comercial del desarrollo de las LCA de Airbus a los Gobiernos participantes en Airbus, también benefició a ésta indirectamente al mejorar su calificación crediticia reduciendo con ello su costo marginal de capital respecto de aquellas partes de sus proyectos de desarrollo de LCA y otras actividades que no se financiaban mediante AEP/FEM[5795] Los Estados Unidos sostienen que un menor costo marginal del capital reduce el costo de producción marginal de Airbus, lo que a su vez cabía prever que redujera los precios fijados por Airbus.[5796]

7.2012 Apoyándose en ciertas partes de las pruebas y argumentos presentados en apoyo de su teoría sobre el flujo de caja disponible[5797], los Estados Unidos afirman que si Airbus hubiera financiado la totalidad de sus proyectos de LCA mediante préstamos a tipos de mercado y no con tipos subvencionados proporcionados por los Gobiernos participantes en Airbus, ello habría pesado en el balance de Airbus mucho más que lo que Airbus podría soportar. Los Estados Unidos sostienen que esta prueba basta por sí sola para demostrar que la AEP/FEM tiene una repercusión significativa en la solvencia de Airbus y, por consiguiente, también en su costo marginal de capital.[5798] Sin embargo, los Estados Unidos también han presentado otras pruebas que a su juicio apoyan su posición.

7.2013 En primer lugar, los Estados Unidos señalan una evaluación efectuada en el informe del Deutsche Bank sobre el riesgo financiero del desarrollo del A350XWB a la luz de la "imposibilidad {de Airbus} de utilizar financiación gubernamental para la puesta en marcha" de ese proyecto.[5799] Según los Estados Unidos, el análisis del Deutsche Bank expresa la opinión de que, sin la AEP/FEM para el A300XWB, "los 'créditos contra EADS y la participación en su capital' habrían sido créditos 'de riesgo' y no 'libres de riesgo' 'en medida mucho mayor' que en los casos de anteriores proyectos de LCA emprendidos por Airbus".[5800] Por lo tanto, los Estados Unidos sostienen que el informe del Deutsche Bank indica que el efecto de la AEP/FEM en los inversionistas privados de EADS es significativo.

[5794] Señalamos que nuestro rechazo de la posición de los Estados Unidos según la cual las subvenciones a Airbus tuvieron por efecto la pérdida de ventas **por motivos de precios** no afecta a nuestra determinación de que los Estados Unidos han demostrado que esas mismas pérdidas de ventas fueron una consecuencia de las subvenciones a través del efecto de éstas en las posibilidades con que contaba Airbus de poner en marcha sus proyectos de LCA en la forma y oportunidad en que lo hizo, haciendo posible disponer para esas ventas de LCA que de otro modo no habría tenido.

[5795] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 580; y Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial.

[5796] Estados Unidos, Primera declaración oral no confidencial, párrafo 58; y Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial.

[5797] *Véase* el párrafo 7.1999 *supra*.

[5798] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.

[5799] Informe del Deutsche Bank, páginas 2 y 3, Estados Unidos - Prueba documental 459.

[5800] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2014 En segundo lugar, los Estados Unidos invocan diversas declaraciones formuladas por Moody's Rating Agency y Crédit Suisse.[5801] En particular, los Estados Unidos hacen referencia a un comunicado de prensa de Moody's de 2003, en el cual, según los Estados Unidos, Moody's declaró públicamente que su calificación del crédito de EADS "toma en consideración la expectativa de mantenimiento del apoyo gubernamental, otorgado principalmente mediante anticipos reembolsables de hasta la tercera parte de los costos de desarrollo del programa de cada nueva aeronave en el nivel de Airbus".[5802] Además, los Estados Unidos afirman que Moody's indicó en la misma comunicación que, a pesar de la voluminosa inversión de 12.000 millones de dólares en el programa del A380, "le tranquilizaba", en particular, "el mantenimiento del apoyo gubernamental mediante anticipos reembolsables de hasta la tercera parte de los gastos de desarrollo necesarios para las aeronaves comerciales de Airbus". Los Estados Unidos también han señalado un anuncio de Moody's, de marzo de 2007, de que mantendría su alta calificación crediticia de EADS a pesar de pérdidas relacionadas con retrasos en las entregas del modelo A380 y otros factores de presión. Según los Estados Unidos, en ese anuncio se señalaba que el apoyo gubernamental a Airbus daba "el apoyo de una mano amiga en tiempos de dificultad financiera" y "corresponde a una arraigada inclinación a la protección estatal y escasa inclinación a exponer a pérdidas a los tenedores de obligaciones privadas".[5803]

7.2015 Según los Estados Unidos, estas pruebas confirman que la calificación crediticia de EADS habría sido inferior -y sus costos de capital habrían sido mayores- de no ser por la AEP/FEM. En consecuencia, los Estados Unidos concluyen que la AEP/FEM, al reducir el costo del capital, reduce también el precio que Airbus puede aceptar dentro del margen de sus objetivos de rentabilidad.

7.2016 En respuesta a los argumentos de los Estados Unidos, las Comunidades Europeas rechazan el concepto de que una mejor calificación crediticia básica pueda considerarse un "beneficio adicional" de la AEP/FEM, e impugnan la invocación hecha por los Estados Unidos de los anuncios referentes a la calificación crediticia de EADS.

7.2017 Las Comunidades Europeas recuerdan que, para determinar que la AEP/FEM genera un beneficio, es preciso realizar una comparación entre las condiciones otorgadas por el instrumento de financiación gubernamental y las que podían obtenerse en el mercado. Las Comunidades Europeas afirman que la AEP/FEM repercute en la calificación crediticia de EADS en la medida en que transfiere a los gobiernos riesgos de los programas de desarrollo de las LCA de Airbus. Según las Comunidades Europeas, precisamente esos mismos beneficios resultarían directamente de otra financiación obtenida en el mercado, como los acuerdos de participación en el riesgo o la financiación por bancos privados basada en las entregas. Por lo tanto, los Comunidades Europeas afirman que cualquier repercusión de la AEP/FEM en la calificación crediticia de EADS fundada en una disminución del riesgo equivale a lo que la empresa habría obtenido si hubiese recurrido a la financiación por proveedores que compartieran riesgos en lugar de la AEP/FEM.[5804] En otras palabras, las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no pueden acreditar que, de no ser por el suministro de AEP/FEM, Airbus no habría obtenido una mejora similar de su calificación

[5801] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 580, donde se hace referencia a Moody's Investor Service, *Moody's confirmation of EADS highlights government's role as odd rescuers*, 12 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 450; Moody's Investor Service, *Moody's Assigns A3 Rating to New Euro Mtn Program of European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.*, 6 de febrero de 2003, Estados Unidos - Prueba documental 56; Moody's Global Credit Research, *Moody's confirms EADS A1 rating*, 9 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 464; y Crédit Suisse, *Value versus Risk*, EADS upgrade rating, página 14, 15 de junio de 2006, Estados Unidos - Prueba documental 465.

[5802] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial, donde se hace referencia a Moody's Investor Service Press Release, 6 de febrero de 2003, Estados Unidos - Prueba documental 56.

[5803] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 229 del Grupo Especial, donde se hace referencia a Moody's Investor Service Press Release, 12 de marzo de 2007, Estados Unidos - Prueba documental 450.

[5804] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1037.

ICC suprimida donde se indica [***]

crediticia básica mediante una financiación por participación en los riesgos basada en el mercado.[5805] Por lo tanto, a juicio de las Comunidades Europeas, la diferencia entre los intereses pagados sobre la AEP/FEM y la referencia abarca la cuantía de todos y cada uno de los beneficios relacionados con la AEP/FEM, sin considerar ninguna repercusión en la calificación crediticia del beneficiario.[5806]

7.2018 Las Comunidades Europeas rechazan la aseveración de que las declaraciones de Moody's de 2003 sobre la calificación crediticia respaldan la posición de los Estados Unidos. Aducen que Moody's no mejoró la calificación crediticia de EADS debido al "efecto indirecto" de la subvención de intereses relacionada con estos préstamos. Según las Comunidades Europeas, Moody's no tenía posibilidad de conocer las condiciones de los préstamos de AEP/FEM, que se mantienen con carácter confidencial. Por lo tanto, las Comunidades Europeas afirman que el informe de Moody's de 2003 sólo confirma que la mejora de la calificación crediticia básica de EADS deriva del aspecto de la AEP/FEM referente a la participación en los riesgos, que, según destacan las Comunidades Europeas, se manifiesta igualmente en las alternativas de mercado como la financiación por proveedores que comparten los riesgos.[5807] Análogamente, las Comunidades Europeas aducen que es infundada la invocación por los Estados Unidos del comunicado de prensa de Moody's de marzo de 2007 porque, a juicio de las Comunidades Europeas, el cambio de calificación crediticia de EADS anunciado por Moody's en esa comunicación no se vinculaba con las AEP/FEM, sino con la inclusión por Moody's de EADS en la categoría de "emisor relacionado con gobiernos". Además, según las Comunidades Europeas, la decisión de Moody's de asignar a EADS esa categoría no tenía en sí misma nada que ver con la AEP/FEM, sino con la participación de gobiernos en el capital de EADS.[5808] De cualquier modo, las Comunidades Europeas consideran insignificantes las consecuencias de la "clasificación como 'emisor relacionado con gobiernos'" de EADS sobre sus costos de capital, y hacen referencia en respaldo de su posición a dos informes elaborados por bancos que examinaron sus efectos en el rendimientos de las obligaciones emitidas por EADS.[5809]

7.2019 Los Estados Unidos afirman que, con arreglo a su método declarado, el aspecto del análisis de Moody's sobre la condición de "emisor relacionado con gobiernos" que se refiere a la "ayuda gubernamental" sólo toma en consideración subvenciones extraordinarias en caso de fracasos catastróficos de la actividad empresarial. Según los Estados Unidos, Moody's explica que todos los demás "aspectos del modelo empresarial actual (o previsto) de la entidad, incluidos sus beneficios (como los de subvenciones periódicas o el otorgamiento de créditos)" figuran incluidos en la "evaluación del riesgo básico" del mismo modo que para cualquier otra empresa.[5810] De este modo, los Estados Unidos sostienen que los efectos permanentes de la AEP/FEM se incluyen en la evaluación básica respecto de EADS y no en el factor de apoyo propio de la condición de "emisor relacionado con gobiernos", en que las Comunidades Europeas centran su argumentación.

[5805] Las Comunidades Europeas afirman que, puesto que tanto Airbus como Boeing recurrieron para el A380 y el 787 a la financiación de proveedores que comparten riesgos, "es razonable suponer que Airbus SAS, aunque no hubiera existido ningún préstamo con FEM para el A350XWB, trasferiría a sus proveedores que comparten riesgos la totalidad o la mayor parte del riesgo formalmente transferido a los Estados miembros, por ejemplo respecto del A380, sin que el programa acentuara los riesgos de los accionistas". CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial.

[5806] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1036-1039; CE, Segunda declaración oral no confidencial, párrafos 479-485; y CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial.

[5807] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial.

[5808] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1040-1042, donde se cita Moody's Investor Service, *EADS*, 12 de marzo de 2007, CE - Prueba documental 835.

[5809] CE, Segunda comunicación escrita, párrafo 1043, donde de hacer referencia a la Prueba documental 657 presentada paro las Comunidades Europeas (ICC).

[5810] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial, donde se hace referencia a Moody's Investor Service, *The Application of Joint Default Analysis to Government Related Issuers*, página 2, abril de 2005, CE - Prueba documental 836.

ICC suprimida donde se indica [***]

Los Estados Unidos recuerdan que la declaración de Moody's de 2003 indica con claridad que su evaluación crediticia básica de EADS está afectada por la AEP/FEM.[5811]

7.2020 A nuestro juicio, tiene cierta lógica el argumento de las Comunidades Europeas de que las consecuencias de la transferencia de riesgos derivada de la AEP/FEM en la calificación crediticia podrían equivaler a las que resultarían de una financiación comparable obtenida en el mercado. Como señalan las Comunidades Europeas, la AEP/FEM supone la misma transferencia de riesgos de Airbus a los Gobiernos de los Estados miembros que se produciría en el caso de un préstamo comparable obtenido de un prestamista en el mercado. Sin embargo, advertimos por lo menos dos razones por las que la línea de argumentación de las Comunidades Europeas no puede aplicarse a las circunstancias que se nos plantean en este caso. En primer lugar, hemos constatado que los tipos de interés correspondientes a una financiación de mercado comparable a la AEP/FEM habrían obligado a Airbus a aumentar los reembolsos de los préstamos respecto de todos los modelos de LCA desarrollados, en algunos casos con diferencias importantes.[5812] Como hemos señalado antes, los mayores reembolsos de los préstamos reducirían el flujo de caja disponible de Airbus, acrecentarían su pasivo y, como consecuencia natural, también repercutirían desfavorablemente en su calificación crediticia. En segundo lugar, la eficacia del argumento de las Comunidades Europeas depende de que se acepte que, sin la AEP/FEM, Airbus habría podido recurrir a proveedores que compartieran en los riesgos para financiar esa parte de los costos de desarrollo de sus proyectos de LCA. Sin embargo, hemos encontrado escasas pruebas que indicasen tal posibilidad, incluso en el caso de los costos de desarrollo del A380 financiados por la AEP/FEM en una tercera parte, y menos aún para los modelos anteriores de LCA de Airbus en que la AEP/FEM financió proporciones aún mayores de los costos de desarrollo. Además, como hemos señalado antes, la información que figura en el estudio de viabilidad del Airbus 380 contradice la afirmación de que los contratos de proveedores que comparten riesgos por pueden servir como referencia apropiada para una financiación de mercado.[5813]

7.2021 Pasando a los argumentos de las partes sobre la eficacia probatoria de las diversas declaraciones sobre la calificación crediticia invocadas por los Estados Unidos, estamos de acuerdo con las Comunidades Europeas en que, ante la falta de toda prueba de que los organismos de calificación crediticia conocieran que la AEP/FEM no se otorgaba en condiciones de mercado, resulta difícil concluir que esas declaraciones demuestren que la AEP/FEM efectivamente tuvo alguna repercusión en la calificación crediticia de EADS que no se hubiera podido lograr igualmente con una financiación de mercado. Los Estados Unidos ni siquiera han afirmado que Moody's o Crédit Suisse tuvieran conocimiento de las condiciones no comerciales de la AEP/FEM. Por lo tanto, no estamos convencidos de que las declaraciones referentes a la calificación crediticia de EADS respalden la argumentación de los Estados Unidos.

7.2022 No obstante, como ya hemos indicado, sobre la base de las demás pruebas y argumentos que han presentado los Estados Unidos nos parece evidente que las subvenciones de la AEP/FEM tienen efectivamente una repercusión positiva en la solvencia de Airbus. A nuestro juicio, lo que más pone esto en evidencia son las pruebas presentadas por los Estados Unidos (y nuestras propias constataciones) sobre los efectos que una financiación obtenida en el mercado para todos los proyectos de LCA de Airbus habría tenido sobre el nivel de su flujo de caja y su pasivo en comparación con la situación resultante de la AEP/FEM que recibió.[5814]

7.2023 En la medida en que la AEP/FEM mejora la solvencia de EADS, los Estados Unidos aducen que también reduce sus costos de capital y sus costos de producción marginales, haciendo posible que Airbus actúe con mayor flexibilidad en la fijación de sus precios. Entendemos que no está

[5811] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 228 del Grupo Especial.
[5812] *Véase* el párrafo 7.488 *supra*.
[5813] *Véase* el párrafo 7.480 y la nota 2713 *supra*.
[5814] *Véanse* los párrafos 7.2012 y 7.2020, *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

controvertido el hecho de que una mayor solvencia da lugar a menores costos de capital. Sin embargo, no estamos convencidos de que ello se traduzca necesariamente en una disminución de los costos de producción marginales. Los Estados Unidos han dado escasa o ninguna explicación de por qué consideran válida esta relación. De cualquier modo, aun suponiendo que los Estados Unidos estuvieran en lo cierto, observamos que ellos mismos han aducido que Airbus **[***]**.[5815] A este respecto, los Estados Unidos consideran que el estudio de viabilidad del A380 demuestra que **[***]**. Sin embargo, ningún aspecto de ese estudio de viabilidad **[***]**.[5816] Por lo tanto, aun suponiendo que la AEP/FEM mejore la solvencia de EADS, y que con ello reduzca sus costos de capital y sus costos de producción marginales, los Estados Unidos no han demostrado que ello diese lugar necesariamente a que Airbus obtuviera las ventas cuya pérdida por Boeing hemos constatado, por hacer posible que Airbus ofreciera un precio inferior al que podría haber ofrecido en otro caso en esas campañas de ventas. A ese respecto recordamos nuevamente que los Estados Unidos no han demostrado que Airbus realmente haya subvalorado los precios ofrecidos por Boeing en las competencias en que se apoyan los Estados Unidos para demostrar una subvaloración de precios significativa como perjuicio grave para sus intereses.[5817]

7.2024 Sobre la base de lo expuesto, consideramos que los Estados Unidos no han demostrado que la AEP/FEM tuviera tales efectos en el costo del capital que ello hubiera permitido a Airbus reducir los precios de las LCA durante el período de 2001-2006. Por lo tanto, concluimos que los Estados Unidos no han demostrado que las subvenciones tuvieran por efecto la contención significativa de la subida de los precios, la reducción significativa de los precios y la pérdida significativa de ventas[5818] observadas durante ese período.

iv) Conclusión

7.2025 Por todas las razones expuestas, y recordando nuestras constataciones respecto de los fenómenos correspondientes al párrafo 3 del artículo 6 observados durante el período de 2001 a 2006[5819], tenemos la convicción de que las subvenciones específicas cuya existencia han acreditado los Estados Unidos hicieron posible que Airbus colocara en el mercado LCA que de otro modo no habría podido desarrollar y poner en marcha en la forma y oportunidad en que lo hizo, y con ello causaron un desplazamiento de importaciones de LCA estadounidenses del mercado de las Comunidades Europeas y de exportaciones de los Estados Unidos en los mercados de ciertos terceros países, expuesto en los datos relativos a las cuotas de mercado que se nos han presentado. Además, concluimos que esas subvenciones causaron pérdidas de ventas de LCA por los Estados Unidos porque, de no ser por las subvenciones, Airbus no habría dispuesto de las LCA que pudo vender a los clientes en cuestión en las ventas cuya pérdida por Boeing entre los años 2001 y 2006 hemos constatado. Por lo tanto, concluimos que los Estados Unidos han acreditado que las Comunidades Europeas y los Gobiernos de Alemania, España, Francia y el Reino Unido, mediante la utilización de subvenciones específicas, han causado un perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos durante el período de 2001 a 2006 en las siguientes formas:

[5815] Declaración oral confidencial de los Estados Unidos, párrafo 59.

[5816] Estudio de viabilidad del A380, páginas 21-27, CE - Prueba documental 362 (ICSS).

[5817] Desde luego, esto no afecta a nuestra conclusión de que Boeing perdió esas mismas ventas debido a que Airbus tenía la posibilidad de ofrecer las LCA en cuestión en ese momento como consecuencia de las subvenciones en litigio.

[5818] Como antes (*véase* la nota 5794), señalamos que nuestro rechazo de la posición de los Estados Unidos según la cual las subvenciones a Airbus tuvieron por efecto la pérdida de ventas **por motivos de precios** no afecta a nuestra determinación de que los Estados Unidos han demostrado que esas mismas pérdidas de ventas fueron una consecuencia de las subvenciones a través del efecto de éstas en las posibilidades con que contaba Airbus de poner en marcha sus proyectos de LCA en la forma y oportunidad en que lo hizo, haciendo posible disponer para esas ventas de LCA que de otro modo no habría tenido.

[5819] *Véanse* los párrafos 7.1758, 7.1791, 7.1840, 7.1845 y 7.1861.

ICC suprimida donde se indica [***]

i) desplazamiento de importaciones de LCA estadounidenses en el mercado de las Comunidades Europeas, en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC;

ii) desplazamiento de exportaciones de LCA estadounidenses a los mercados de Australia, China, el Brasil, el Taipei Chino, Corea, México y Singapur, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, y la amenaza de desplazamiento de exportaciones de LCA estadounidenses al mercado de la India; y

iii) pérdida de ventas de LCA estadounidenses en el mismo mercado, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.

7.2026 En cambio, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que las subvenciones específicas en litigio, al hacer posible que Airbus pusiera en marcha y desarrollase su familia de LCA y lograra con ello una presencia destacada en el mercado de las LCA, fueran también la causa de la contención significativa de la subida de los precios y la reducción significativa de los precios que hemos observado en el período de 2001 a 2006. Además, concluimos que los Estados Unidos no han demostrado que el efecto financiero de las subvenciones en litigio sobre Airbus le haya permitido reducir sus precios de modo que causara la contención significativa de la subida de los precios, la reducción significativa de los precios y la pérdida significativa de ventas que hemos observado en el período de 2001 a 2006.

7.2027 Recordamos que, además de sus alegaciones de desplazamiento de la importación de productos estadounidenses en el mercado de las Comunidades Europeas y de exportaciones estadounidenses en los mercados de ciertos terceros países, a cuyo respecto nuestras conclusiones se han establecido *supra*, los Estados Unidos plantearon alegaciones de obstaculización de la importación de productos estadounidenses en el mercado de las Comunidades Europeas y de exportaciones estadounidenses en los mercados de ciertos terceros países. Sin embargo, los Estados Unidos no han presentado pruebas ni argumentos específicamente en apoyo de esas alegaciones además de sus argumentos relativos al desplazamiento. Ante la falta de una exposición suficientemente detallada de sus alegaciones a este respecto, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que las subvenciones en litigio tuvieran por efecto obstaculizar importaciones de productos estadounidenses en el mercado de las Comunidades Europeas y exportaciones de productos estadounidenses en los mercados de ciertos terceros países durante el período de 2001-2006.

7.2028 Por último, recordamos que los Estados Unidos plantearon una alegación de amenaza de perjuicio grave respecto de todas las formas de perjuicio grave que invocaron en esta diferencia. Sin embargo, con excepción de las pruebas referentes a la amenaza de desplazamiento de exportaciones de los Estados Unidos en el mercado de la India, los Estados Unidos no han presentado pruebas ni argumentos específicamente en apoyo de tal alegación además de sus argumentos relativos al perjuicio grave actual. Ante la falta de una exposición suficientemente detallada de su alegación a este respecto, constatamos que los Estados Unidos no han demostrado que las subvenciones en litigio tuvieran por efecto una amenaza de perjuicio grave, salvo en cuanto hemos indicado antes respecto de la amenaza de desplazamiento de exportaciones estadounidenses en el mercado de la India.

8. Supuesto daño a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos

a) Exposición general de los argumentos de las partes

i) Estados Unidos

7.2029 Los Estados Unidos aducen que el suministro por las Comunidades Europeas y los gobiernos participantes en Airbus de las subvenciones a Airbus impugnadas es incompatible con el artículo 5 del

ICC suprimida donde se indica [***]

Acuerdo SMC porque las Comunidades Europeas, mediante el uso de esas subvenciones, han causado efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos en el sentido del apartado a) del artículo 5, es decir, daño a la rama de producción nacional de los Estados Unidos.[5820] Los Estados Unidos sostienen además que se ha demostrado que las Comunidades Europeas y los gobiernos participantes en Airbus tienen intención de seguir proporcionando a Airbus subvenciones que perpetuarán los efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos.[5821]

7.2030 Los Estados Unidos observan que el Acuerdo SMC aclara que "la expresión 'daño a la rama de producción nacional' se utiliza en el apartado a) del artículo 5 en el mismo sentido que en la Parte V del Acuerdo".[5822] Observan asimismo que el párrafo 1 del artículo 16 del Acuerdo SMC, que está en la Parte V, define la "rama de producción nacional" como "el conjunto de los productores nacionales de los productos similares" al producto subvencionado importado. Afirman que el producto subvencionado en esta diferencia es todas las LCA de Airbus[5823], que el producto similar es todas las LCA de Boeing[5824], y que actualmente el único productor de LCA en los Estados Unidos es Boeing, que en consecuencia constituye la rama de producción nacional de los Estados Unidos.[5825] Por tanto, los Estados Unidos consideran que lo que el Grupo Especial ha de resolver en el marco del apartado a) del artículo 5 es si las importaciones en los Estados Unidos de LCA de Airbus subvencionadas han causado daños a la producción de LCA de Boeing en los Estados Unidos, tal como se define en el artículo 15 del Acuerdo SMC, incluidos tanto el daño importante a una rama de producción nacional como la amenaza de daño importante a una rama de producción nacional.[5826]

7.2031 Los Estados Unidos mantienen que el Grupo Especial debe examinar los factores enunciados en el párrafo 1 del artículo 15 del Acuerdo SMC y determinar si las importaciones en los Estados Unidos de LCA de Airbus subvencionadas han causado daño a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. En ese sentido, se remiten al asunto *Tailandia - Vigas doble T*, en el que el Órgano de Apelación explicó que el párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping -que tiene su paralelo en el párrafo 1 del artículo 15 del Acuerdo SMC- "es una disposición de alcance general, que establece" los aspectos fundamentales de un análisis del daño e "informa las obligaciones más detalladas establecidas en los párrafos siguientes".[5827] En particular, el párrafo 1 del artículo 15 dispone que la determinación de la existencia de daño:

> "se basará en pruebas positivas y comprenderá un examen objetivo: a) del volumen de las importaciones subvencionadas y del efecto de éstas en los precios de productos similares en el mercado interno y b) de la repercusión consiguiente de esas importaciones sobre los productores nacionales de tales productos".[5828]

Los Estados Unidos sostienen además que el Grupo Especial debe examinar los factores adicionales enunciados en el párrafo 7 del artículo 15, que a su juicio demuestran que las importaciones subvencionadas amenazan causar más daños a la rama de producción nacional.[5829]

[5820] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 707.
[5821] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 708.
[5822] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 730.
[5823] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 718-724.
[5824] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 725-729.
[5825] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 731.
[5826] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 731.
[5827] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 732, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia* ("*Tailandia - Vigas doble T*"), WT/DS122/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001, párrafo 106.
[5828] Acuerdo SMC, párrafo 1 del artículo 15. (no se reproduce la nota de pie de página)
[5829] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 732.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2032 Los Estados Unidos presentaron inicialmente datos y argumentos concernientes a los factores enunciados en los párrafos 1 y 7 del artículo 15 del Acuerdo SMC para el período 2001-2005. Posteriormente, en su Segunda comunicación escrita y en respuesta a preguntas del Grupo Especial, presentaron información adicional correspondiente a 2006, manteniendo al mismo tiempo su opinión de que el Grupo Especial debería hacer su determinación de la existencia de daño en el momento en que se solicitó su establecimiento, es decir, en junio de 2005.[5830] Los Estados Unidos adujeron que la mejora de la situación financiera de Boeing en 2006 no demostraba la inexistencia de daño actual a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, sino la manera en que "la desaparición de la competencia subvencionada mejora las perspectivas" de esa rama de producción.[5831]

7.2033 Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas incurren en un error de derecho cuando aducen que el criterio del "efecto de la subvención" a que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 6 también es aplicable en el contexto de una investigación de la existencia de daño importante en el marco del apartado a) del artículo 5.[5832] En cualquier caso, afirman que el efecto de las subvenciones, medido por los cambios en la cuota de mercado, las pérdidas de ventas, la subvaloración de precios y la contención de la subida o la reducción de los precios en otros mercados o en el mercado mundial no es muy distinto del efecto de la subvención medido por cambios en la cuota de mercado, pérdidas de ventas, subvaloración de precios y contención de la subida o reducción de los precios en el mercado de los Estados Unidos. Así, aunque una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 requiriera demostrar que el daño importante no es únicamente, como dispone el párrafo 5 del artículo 15, efecto de las importaciones subvencionadas, sino también efecto de las subvenciones, los Estados Unidos consideran que, dadas las circunstancias que prevalecen en el presente caso, la demostración de que el perjuicio grave que han sufrido es efecto de las subvenciones es aplicable, *mutatis mutandis*, a los efectos de las subvenciones en el mercado de los Estados Unidos.[5833]

ii) Comunidades Europeas

7.2034 Las Comunidades Europeas rechazan la alegación de existencia de daño a la rama de producción de LCA nacional de los Estados Unidos formulada por éstos. Las Comunidades Europeas recuerdan su opinión de que hay múltiples productos supuestamente subvencionados, y productos similares correspondientes de tres de esos productos supuestamente subvencionados, y aducen que una alegación de existencia de daño debe hacerse con respecto a la rama de producción nacional específica que produce cada producto similar.[5834] Las Comunidades Europeas sostienen que el que los Estados Unidos no lo hayan hecho constituye un error insubsanable en su alegación de existencia de daño importante en el sentido del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[5835] Suponiendo, a efectos de argumentación, que una evaluación de la alegación de existencia de daño importante formulada por los Estados Unidos pudiera debidamente basarse en datos concernientes a una sola rama de producción nacional que comprendiera todo el negocio de LCA de Boeing, las Comunidades Europeas mantienen que Boeing no está actualmente sufriendo ningún daño, y mucho menos un daño "importante".[5836] Tampoco hay prueba alguna de que los efectos de cualesquiera subvenciones a Airbus estén causando un daño importante a Boeing. Así, aducen las Comunidades Europeas, las

[5830] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 736.
[5831] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 738.
[5832] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 741.
[5833] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafos 739-741.
[5834] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2159, nota 2180.
[5835] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2137.
[5836] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2138. Las Comunidades Europeas también afirman, sin embargo, que "Boeing está obteniendo tan buenos resultados en los cuatro mercados de LCA en los que se comercializan productos LCA de Boeing que es irrelevante que el Grupo Especial examine una o cuatro ramas de producción estadounidenses distintas". *Ibid*., nota 2180.

ICC suprimida donde se indica [***]

alegaciones de los Estados Unidos al amparo del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC carecen de fundamento.

7.2035 Las Comunidades Europeas discrepan de la descripción que los Estados Unidos hacen del criterio jurídico para establecer una alegación de existencia de daño importante en el marco del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC. Reconocen que con arreglo al artículo 15 del Acuerdo SMC por "daño" se entiende, entre otras cosas, "daño importante a una rama de producción nacional" o "amenaza de daño importante a la rama de producción nacional", y que conforme a la nota 11 el término "daño" en el apartado a) del artículo 5 se utiliza en el mismo sentido que en la Parte V, en la que la definición del daño se encuentra en la nota 45.[5837] A juicio de las Comunidades Europeas, esto confirma que el grado y la naturaleza del "daño" contemplado por una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 tiene que ser "importante".[5838] Las Comunidades Europeas afirman que una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 conlleva dos pasos cumulativos: primero, una evaluación de si la rama de producción de otro Miembro está sufriendo un "daño importante"; y segundo, una evaluación de si la causa de cualquier daño importante es el "empleo de cualquiera de las subvenciones".[5839] Las Comunidades Europeas sostienen que el párrafo 4 del artículo 15 del Acuerdo SMC ofrece orientación contextual para determinar si hay "daño importante" a la rama de producción nacional, al requerir una "evaluación de todos los factores e índices pertinentes que influyan en el estado de esa rama de producción" y enunciar una serie no exhaustiva de factores a tener en cuenta en la determinación del estado de la rama de producción nacional.[5840]

7.2036 Las Comunidades Europeas sostienen que el apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC requiere una determinación de si los efectos desfavorables, en forma de daño importante, son causados por el empleo de cualquiera de las subvenciones.[5841] Basan esta posición en la opinión de que la relación causal, en un caso de efectos desfavorables en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC, debe ser entre los "efectos", en este contexto el supuesto daño importante, y el "empleo de cualquiera de las subvenciones". Las Comunidades Europeas aducen que esto es necesario para dar sentido al texto del apartado a) del artículo 5, incluidos los términos "causar", "empleo de cualquiera de las subvenciones" y "efectos desfavorables", en el contexto de una alegación de existencia de daño importante formulada al amparo del apartado a) del artículo 5.[5842] Así, las Comunidades Europeas discrepan de la opinión de los Estados Unidos de que lo que el Grupo Especial tiene que determinar es si las importaciones en los Estados Unidos de LCA de Airbus subvencionadas han causado daño a la producción de LCA de Boeing en los Estados Unidos, aduciendo que lo que tiene que "causar" los "efectos" ha de ser el "empleo" de cualquiera de las subvenciones.

7.2037 Las Comunidades Europeas afirman que un grupo especial, al igual que cuando estudia alegaciones de perjuicio grave en el marco del apartado c) del artículo 5, al hacer una evaluación objetiva de una alegación de daño en el marco del apartado a) del artículo 5 debe tener en cuenta la magnitud y naturaleza de las subvenciones impugnadas y en qué manera su empleo causa efectos, en este contexto daño importante, a la luz de las condiciones de competencia que prevalecen en el mercado o mercados de que se trate.[5843] Las Comunidades Europeas sostienen que los Estados Unidos no examinan la magnitud, antigüedad o naturaleza de las subvenciones en sus alegaciones al amparo del apartado a) del artículo 5, y en lugar de ello etiquetan como subvencionadas a todas

[5837] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2144.
[5838] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2145.
[5839] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2146.
[5840] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2147.
[5841] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2148.
[5842] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2148.
[5843] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2149.

ICC suprimida donde se indica [***]

las LCA de Airbus importadas en los Estados Unidos, para después examinar los efectos de esas importaciones al afirmar la existencia de una relación causal.

7.2038 Las Comunidades Europeas aducen que puede encontrarse orientación contextual para interpretar los términos "efectos", "causa[dos]" por el "empleo" de subvenciones en una alegación de "daño importante a una rama de producción de otro Miembro" en el párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC, que dispone que "habrá de demostrarse que, *por los efectos de las subvenciones*, las importaciones subvencionadas causan daño en el sentido del presente Acuerdo".[5844] Observan que la nota 47, unida a la palabra "efectos" en el párrafo 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC, reza "según se enuncian en los párrafos 2 y 4", y que los párrafos 2 y 4 del artículo 15 hacen referencia a varias formas distintas de "efectos" que están relacionados con las "importaciones subvencionadas". El párrafo 2 del artículo 15 concluye advirtiendo que "ninguno de esos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva". Además, el párrafo 4 del artículo 15 concluye con la declaración de que "esta lista no es exhaustiva, y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva". El párrafo 5 del artículo 15 dispone que "la demostración de una relación causal entre las importaciones subvencionadas y el daño a la rama de producción nacional se basará en un examen de todas las pruebas pertinentes de que dispongan las autoridades". Las Comunidades Europeas afirman a continuación que "todas las pruebas pertinentes" que han de tenerse en cuenta en una diferencia en la que se invoque el apartado a) del artículo 5 incluyen la magnitud, naturaleza y antigüedad de las supuestas subvenciones.[5845] Aducen que el planteamiento de los Estados Unidos es erróneo porque presupone que los efectos de todas las subvenciones en litigio son los mismos, con independencia de su magnitud, antigüedad o naturaleza, siempre que subvencionen las importaciones analizadas. Sin embargo, en opinión de las Comunidades Europeas, lo que en una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 hay que determinar por lo que respecta a la causalidad no es sólo si las importaciones subvencionadas causan un daño importante, sino más bien si los *efectos* de las subvenciones (que pueden manifestarse en las importaciones subvencionadas) causan un daño importante.[5846]

7.2039 Las Comunidades Europeas también consideran que las disposiciones del párrafo 9 del artículo 11 del Acuerdo SMC, que según afirman requieren que en los asuntos relativos a derechos compensatorios se ponga fin inmediatamente a la investigación "cuando la cuantía de la subvención sea *de minimis* ...", así como el párrafo 3 del artículo 15 del Acuerdo SMC, que requiere que en un asunto relativo a derechos compensatorios las importaciones subvencionadas se excluyan de una evaluación de los efectos en la rama de producción nacional si el nivel de subvención es *de minimis*, son un contexto importante para el examen por un grupo especial de una alegación al amparo del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC.[5847] Las Comunidades Europeas consideran que los argumentos sobre el daño y la relación causal formulados por los Estados Unidos en el marco del apartado a) del artículo 5 no abordan el "empleo" de cualquiera de las subvenciones que supuestamente causan el efecto de daño importante. Según las Comunidades Europeas, no puede darse por sentado que las importaciones de productos Airbus, que como máximo se benefician de subvenciones inferiores al 1 por ciento *ad valorem*, que a juicio de las Comunidades Europeas son jurídicamente *de minimis*, causan pérdida de ventas, contención de la subida de los precios o reducción de los precios o desplazamientos en la cuota de mercado simplemente porque están mínimamente subvencionadas.[5848]

[5844] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2151. (cursivas añadidas por las Comunidades Europeas)
[5845] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2151.
[5846] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2153.
[5847] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2154.
[5848] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2156.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2040 Las Comunidades Europeas consideran que esta interpretación del requisito de causalidad establecido en el apartado a) del artículo 5 es coherente con el requisito de causalidad aplicable a otro tipo de alegaciones de efectos desfavorables en el marco del apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC.[5849] Por tanto, aducen las Comunidades Europeas, mientras que los apartados c) y d) del párrafo 3, el párrafo 4 y el párrafo 5 del artículo 6 aluden a un "producto subvencionado", la demostración de la existencia de perjuicio grave requiere una prueba de que el "efecto de la subvención" es la causa de las diversas formas de perjuicio grave. Las Comunidades Europeas afirman que sería anómalo que hubiera dos criterios en materia de causalidad completamente distintos por lo que respecta a una constatación de efectos desfavorables debidos al empleo de subvenciones en el marco del artículo 5 del Acuerdo SMC. Consideran que al evaluar la cuestión de la causalidad con arreglo a lo dispuesto en el apartado a) del artículo 5, el Grupo Especial debe distinguir los efectos de las subvenciones impugnadas de los efectos de importaciones que están en algún grado subvencionadas. Hacen referencia a pruebas que a su juicio demuestran que, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que Boeing esté sufriendo un daño grave, ese daño no es causado por los efectos de las subvenciones, a saber, su magnitud, naturaleza y antigüedad en el contexto de las condiciones competitivas que prevalecen en los diversos mercados de LCA.[5850]

7.2041 Las Comunidades Europeas aducen, basándose en pruebas relacionadas con indicadores financieros y de mercado, que la división de LCA de Boeing estaba teniendo resultados notablemente buenos en 2006, basándose principalmente en datos correspondientes al período 2004 a 2006, pero en referencia también al período 2001 a 2006. En su Segunda comunicación escrita y en su respuesta a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas presentaron información adicional correspondiente a 2007.[5851] Las Comunidades Europeas afirman que Boeing no solamente estaba en excelente condición financiera en 2006 y entrado 2007, sino que había logrado una posición competitiva dominante con respecto a Airbus. Basándose en esas pruebas, las Comunidades Europeas afirman que el Grupo Especial debe desestimar las alegaciones de los Estados Unidos constatando que Boeing no sufre un "daño importante", y que no hay amenaza de daño importante.[5852] Las Comunidades Europeas concluyen afirmando que, aun suponiendo, a efectos de argumentación, que Boeing esté sufriendo un daño importante, ese daño importante o amenaza de daño importante no está causado por los efectos de cualesquiera subvenciones a las diversas familias de LCA de Airbus.[5853]

[5849] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2157.

[5850] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2157 y 2158.

[5851] CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1177-1182; CE, respuesta a la pregunta 261 del Grupo Especial. Observamos que de hecho en nuestra pregunta no se pedía a las Comunidades Europeas información adicional o actualizada a este respecto. En su observación sobre la respuesta de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos indicaron que esa información "no respondía a la pregunta del Grupo Especial, que se limitaba a una aclaración de los datos hasta 2006, inclusive, anteriormente proporcionados por las Comunidades Europeas". Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 261 del Grupo Especial, párrafo 86. Estamos de acuerdo. Aunque, de conformidad con el párrafo 15 de nuestro Procedimiento de trabajo, podríamos excluir esa información del expediente de esta diferencia, ya que a nuestro juicio no era "necesaria a efectos de las réplicas o las respuestas a preguntas", hemos optado por no hacerlo, ya que cuando las Comunidades Europeas presentaron la información todavía no habíamos expresado una opinión sobre el período de referencia pertinente y los datos a examinar. No obstante, a la luz de las opiniones que hemos expuesto en este informe por lo que respecta a los datos y el período de referencia adecuados, no nos hemos apoyado en datos correspondientes a 2007 al llegar a nuestras conclusiones sobre la alegación de existencia de daño formulada por los Estados Unidos. Lo mismo opinamos por lo que respecta a los datos correspondientes a 2007 (y 2008) presentados y desarrollados por las Comunidades Europeas en sus observaciones relativas a los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*) (párrafo 5 del artículo 21 - Brasil)* y las observaciones relativas a las observaciones de los Estados Unidos sobre esos informes.

[5852] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2230, 2246; CE, Segunda comunicación escrita, párrafos 1182, 1193.

[5853] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2259.

ICC suprimida donde se indica [***]

b) Evaluación realizada por el Grupo Especial

7.2042 Al abordar las alegaciones de daño y amenaza de daño a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos formuladas por éstos, examinaremos primero varias cuestiones de carácter general, cuya resolución afecta a la totalidad de nuestro análisis. Después examinaremos las pruebas y argumentos relativos al daño importante, la amenaza de daño importante y la relación causal presentados por las partes.

i) Cuestiones preliminares

Rama de producción nacional

7.2043 Los argumentos de las partes plantean varias cuestiones preliminares que debemos tener en cuenta y abordar antes de examinar sus pruebas y argumentos sobre la cuestión del daño, incluida la amenaza de daño. La primera discrepancia entre las partes se refiere a los productos subvencionados y similares pertinentes para el análisis del Grupo Especial. Como se ha indicado anteriormente[5854], hemos rechazado la opinión de las Comunidades Europeas de que hay múltiples productos Airbus supuestamente subvencionados y tres productos Boeing similares correspondientes, y estamos estudiando los efectos desfavorables, incluida la cuestión del daño a la rama de producción de LCA nacional de los Estados Unidos, sobre la base de las alegaciones de estos últimos, a saber, que hay un producto subvencionado, todas las LCA de Airbus, y un producto similar correspondiente, todas las LCA de Boeing. Procederemos seguidamente a identificar la rama de producción nacional pertinente.

7.2044 El párrafo 1 del artículo 16 del Acuerdo SMC define la rama de producción nacional. Dispone lo siguiente:

> "A los efectos del presente Acuerdo, la expresión 'rama de producción nacional' se entenderá, con la salvedad prevista en el párrafo 2, en el sentido de abarcar el conjunto de los productores nacionales de los productos similares, o aquellos de entre ellos cuya producción conjunta constituya una proporción importante de la producción nacional total de dichos productos. No obstante, cuando unos productores estén vinculados[48] a los exportadores o a los importadores o sean ellos mismos importadores del producto objeto de la supuesta subvención, o de un producto similar procedente de otros países, la expresión 'rama de producción nacional' podrá interpretarse en el sentido de referirse al resto de los productores.
>
> [48] no se reproduce el texto de la nota original."[5855]

El texto del párrafo 1 del artículo 16 es explícito: la definición de rama de producción nacional que contiene es aplicable "a los efectos del" Acuerdo SMC. Por tanto, a tenor del sentido corriente del texto nos parece claro que la definición de "rama de producción nacional" debe ser, en el contexto de una evaluación del "daño a la rama de producción nacional" de un Miembro en un análisis de los efectos desfavorables en el marco del apartado a) del artículo 5, la misma que para determinar, en un caso en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC, la existencia de daño importante a una rama de producción nacional en una investigación en materia de derechos compensatorios. Como único productor en los Estados Unidos del producto similar LCA durante el período pertinente, Boeing

[5854] *Véanse* los párrafos 7.1651-7.1668 y los párrafos 7.1671-7.1680 *supra*.

[5855] El párrafo 2 del artículo 16, en el que se contempla el examen de las ramas de producción regionales, no es aquí pertinente, y no se han formulado alegaciones relativas a productores vinculados.

ICC suprimida donde se indica [***]

constituye la totalidad de la rama de producción nacional en esta diferencia. Por tanto, en ella examinaremos la cuestión del daño importante a Boeing.[5856]

Período de referencia

7.2045 Otra discrepancia entre las partes concierne al período que el Grupo Especial debe examinar al hacer su determinación. Como ya hemos indicado[5857], es evidente que la constatación que tenemos que hacer es si hay efectos desfavorables "actuales", a saber, en este contexto, daño importante actual o amenaza actual de daño importante a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. Naturalmente, en la práctica es imposible evaluar la situación "actual", ya que no se dispone, y nunca se podrá disponer, de datos inmediatamente corrientes en la fecha en que se adopta la decisión de un grupo especial, por lo cual un examen del pasado es necesario para llegar a conclusiones con respecto al presente. Por lo demás, esa es la manera en que las autoridades investigadoras suelen proceder en las investigaciones en materia de derechos compensatorios en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC, práctica que ha sido aprobada en procedimientos de solución de diferencias.[5858] Sin embargo, el Acuerdo SMC no ofrece ninguna orientación específica sobre el período acerca del cual deben reunirse y examinarse datos, ya sea en el contexto de las investigaciones en materia de derechos compensatorios, o concretamente en el contexto del apartado a) del artículo 5. Como ya hemos indicado[5859], hemos decidido no escoger *a priori* un período de referencia en el contexto de nuestra evaluación del perjuicio grave, sino más bien examinar las pruebas y argumentos presentados por los Estados Unidos, y las pruebas de réplica y argumentos presentados por las Comunidades Europeas, incluida información reciente cuando ésta es pertinente y fiable, para determinar si los Estados Unidos han demostrado que se han producido efectos desfavorables. Consideramos que el mismo planteamiento es adecuado en el contexto de nuestra evaluación del daño.

7.2046 En el contexto de sus argumentos relativos al daño, los Estados Unidos presentaron inicialmente pruebas concernientes al volumen y la cuota de mercado de las importaciones de LCA de Airbus en los Estados Unidos, los precios en el mercado de los Estados Unidos de tres modelos de LCA de Boeing, el 737NG, el 747 y el 777, y el estado de la rama de producción de los Estados Unidos en el período 2001 a 2005, inclusive[5860], y adujeron que el Grupo Especial debía determinar si el daño existía en la fecha de su establecimiento. Las Comunidades Europeas presentaron información sobre varios indicadores de resultados de Boeing en el período 2001 a 2006, inclusive[5861], que los Estados Unidos no aceptaron expresamente, pero cuya exactitud en buena medida no discuten, y sobre los que sí hicieron observaciones, así como información relacionada con pedidos y cuota de mercado de Airbus en los Estados Unidos en ese mismo período.[5862] Los Estados Unidos proporcionaron posteriormente información actualizada sobre importaciones y cuota de mercado

[5856] A este respecto ambas partes están de acuerdo en que por rama de producción nacional se entiende la División de LCA de Boeing Commercial Aircraft, que comprende las actividades LCA de Boeing Corporation, y las pruebas que examinaremos son las que conciernen a esa rama de producción. *Véase* la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 239 del Grupo Especial; CE, Primera comunicación escrita, nota 2173.

[5857] *Véanse* los párrafos 7.1693 y 7.1694 *supra*.

[5858] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 166: "Para determinar si el daño causado por el dumping existe cuando la investigación tiene lugar, pueden utilizarse 'datos históricos'".

[5859] *Véase* el párrafo 7.1694 *supra*.

[5860] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 733 y 734, cuadros 2 y 3; párrafos 741-744, figuras 1-3; párrafo 746, cuadro 4.

[5861] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2162-2229 y cuadros que contienen.

[5862] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2252-2255 y cuadros que contienen.

ICC suprimida donde se indica [***]

en 2006, e información sobre precios del Boeing 737 en el mercado de los Estados Unidos, actualizada para incluir datos correspondientes a 2006, en su Segunda comunicación escrita.[5863]

7.2047 Para que el Grupo Especial pueda adoptar su decisión basándose en datos más recientes concernientes a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, el 12 de diciembre de 2007 pedimos a los Estados Unidos que actualizaran la información concerniente a las operaciones de Boeing que habían proporcionado incluyendo información correspondiente al año civil 2006, que los Estados Unidos presentaron el 22 de enero de 2008.[5864] Por lo tanto, seguimos reuniendo información actualizada pertinente incluso después de las reuniones con las partes, y dimos a las partes la oportunidad de hacer observaciones sobre esa información.[5865]

7.2048 Sin embargo, no pedimos ninguna información reciente más allá del año civil 2006, y no hemos considerado que esa información presentada es pertinente para nuestra decisión concerniente al daño importante, ya que estimamos que sería inadecuado y poco práctico seguir reuniendo y examinando información concerniente a la rama de producción de los Estados Unidos, y al volumen y la cuota de mercado de las importaciones en los Estados Unidos y los precios en el mercado de los Estados Unidos sin dar a las partes una oportunidad para formular observaciones sobre esa información y presentar argumentos al respecto. El proceso de reunir información y observaciones y argumentos de las partes no puede continuar indefinidamente, aunque ello signifique que en el momento en que se publique nuestra decisión la información en que basamos nuestras conclusiones no sea totalmente actual. Esto, sin embargo, es consecuencia de la magnitud y complejidad del asunto sometido a nuestra consideración, y a nuestro juicio no obra en menoscabo de nuestras conclusiones sobre los efectos desfavorables actuales. Observamos que la Primera comunicación en esta diferencia se presentó en noviembre de 2006, que en mayo de 2007 se presentaron las Segundas comunicaciones, y que la segunda reunión del Grupo Especial con las partes tuvo lugar en julio de 2007. Por tanto, ambas partes tuvieron la oportunidad de reunir, presentar y comentar información concerniente al año civil 2006, inclusive en sus respuestas a las preguntas y sus observaciones sobre esas respuestas hechas en enero y febrero de 2008. Nuestro Procedimiento de trabajo sólo permitía presentar información fáctica después de las Primeras comunicaciones escritas "salvo en lo que respecta a las pruebas necesarias a efectos de las réplicas o las respuestas a preguntas ... si existe justificación suficiente". No creemos que esto constituya una licencia a las partes para que sigan presentando nueva información fáctica mucho después de la segunda reunión del Grupo Especial con las partes. Tampoco creemos que nos imponga obligación alguna de examinar esa información si no es necesaria para responder a nuestras preguntas. A nuestro entender, el final de 2006 es una fecha límite razonable por lo que respecta a la información concerniente al daño a la rama de producción nacional.

7.2049 Las Comunidades Europeas, no obstante, consideran que los Estados Unidos deben demostrar la existencia de daño importante actual "en 2008, sobre la base de los datos más recientes completos y fiables".[5866] Afirman que si bien en un caso de derechos compensatorios está justificado hacer una determinación sobre la base de un período fijo de investigación que finalice justo antes de la iniciación de la investigación, la situación es distinta en una diferencia en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC, lo que significa que debemos examinar datos más recientes que los relativos a 2006. Discrepamos. Aunque reconocemos que el tiempo transcurrido mientras esta compleja diferencia ha estado *sub judice* significa que hay un grado de historicidad en una decisión basada en datos no más

[5863] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 731, cuadro 3; párrafo 734 y Estados Unidos - Prueba documental 616 (ICC).

[5864] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial.

[5865] Ambas partes presentaron, el 22 de enero de 2008, respuestas a la tercera serie de preguntas del Grupo Especial, y el 8 de febrero de 2008 observaciones sobre esas respuestas, e incluyeron pruebas adicionales cuando era necesario para responder a esas preguntas.

[5866] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

recientes que 2006, estimamos que el respeto de las debidas garantías procesales, que requiere dar a las partes la oportunidad de hacer observaciones sobre la información en la que basamos nuestra decisión, justifica establecer el final de 2006 como fecha límite por lo que respecta a los datos.

7.2050 Además, en contraste con la situación que prevalecía en el asunto *México - Arroz*, una diferencia concerniente a una investigación antidumping invocada por las Comunidades Europeas a este respecto, la información que hemos concluido procede examinar en esta diferencia no corresponde a un período "remoto" del momento de nuestro análisis y determinación. En el asunto *México - Arroz* el Grupo Especial y el Órgano de Apelación pusieron en tela de juicio la importancia y pertinencia de pruebas correspondientes a un período que había finalizado 15 meses antes de la iniciación de una investigación y casi 3 meses antes de la imposición de derechos antidumping basada en la constatación de existencia de daño importante.[5867] El Órgano de Apelación destacó que en aquel caso se había acreditado *prima facie* que de hecho la información no proporcionaba indicaciones fiables de daño actual.[5868] Entre las razones que llevaron a esa conclusión cabe mencionar la de que el período objeto de investigación había sido propuesto por el solicitante que pedía la imposición de derechos antidumping, que no había problemas prácticos que exigieran ese período de investigación, que no se hizo ningún intento de actualizar la información en el curso de la investigación, que no se estableció que no fuera posible actualizar la información, y que no había razones distintas de la práctica general de la autoridad investigadora por las que no se recabó información más reciente.[5869] Por tanto, concluyó el Órgano de Apelación, el Grupo Especial "no sólo se basó en la antigüedad del período de investigación, sino también en esas otras circunstancias" para concluir que la selección por México del período objeto de investigación infringía las obligaciones que le correspondían en virtud del Acuerdo Antidumping.[5870]

7.2051 La situación es aquí muy distinta. Como se indica más arriba, sí pedimos, y las partes sí proporcionaron, información actualizada durante el período en que la diferencia estaba en curso. Es más, al principio no establecimos un período de tiempo específico para la información que había de examinarse a los fines de nuestra determinación. Aunque las Comunidades Europeas presentaron información relacionada con períodos incluso posteriores al que pedimos, hemos concluido que no procede considerar esa información, que no es completa, y sobre la cual ninguna de las dos partes tuvo la oportunidad de hacer comentarios y presentar argumentos en comunicaciones escritas y procedimientos orales, salvo en la medida en que nosotros mismos les pedimos esa información.

7.2052 Observamos, además, que en un caso de derechos compensatorios (o antidumping) a nivel nacional, la medida correctiva consiste en la imposición, después de la determinación definitiva, de derechos adicionales a todas las futuras importaciones del producto de que se trate.[5871] Así pues, el efecto inmediato y continuado de la medida correctiva sobre las importaciones del producto en el Miembro afectado justifica la opinión de que dicha medida pueda ser necesaria a la luz de la situación actual. En contraste, en una diferencia sobre efectos desfavorables, la medida correctiva prevista en el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC es o bien el retiro de la subvención o la supresión de los efectos desfavorables. Como consecuencia de cualquiera de esas medidas correctivas no hay un efecto necesario o inmediato en las importaciones del producto de que se trate, y en consecuencia, a nuestro juicio, menos justificación para establecer una relación estrecha entre los datos sobre los que se basa una constatación de existencia de daño y los datos de imposición de la medida correctiva.

[5867] Informe del Grupo Especial, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 7.58; informe del Órgano de Apelación, párrafo 166.

[5868] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 167. Sin embargo, el Órgano de Apelación aclaró que basarse en pruebas correspondientes a un "período de investigación remoto" no constituía *per se* una infracción del párrafo 1 del artículo 3 del *Acuerdo Antidumping*. *Ibid.*

[5869] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 167.

[5870] Informe del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*, párrafo 167.

[5871] La percepción de esos derechos continúa hasta que el derecho se elimine como consecuencia de la modificación de las circunstancias, o no se prorrogue tras un examen por extinción, y en consecuencia expire.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2053 Los Estados Unidos aducen que tenemos que centrar nuestra determinación en los efectos desfavorables que existían "en" la fecha de establecimiento de este Grupo Especial, septiembre de 2005, ya que, en su opinión, esa es la cuestión objeto de nuestro mandato. Por lo tanto, los Estados Unidos aducen que lo que debemos determinar no es si la situación de Boeing, en términos de los factores a considerar al evaluar el daño, ha empeorado desde 2005, sino si la información que tenemos ante nosotros demuestra la existencia de daño importante a la rama de producción nacional de los Estados Unidos. Estamos de acuerdo en que el hecho de que la situación de Boeing empeorara o no después de 2005 no es determinante por lo que respecta a la cuestión del daño importante. Pese a ello, como hemos indicado anteriormente[5872], discrepamos de la opinión de los Estados Unidos de que debemos determinar si el daño existía en la fecha de establecimiento del Grupo Especial. Por consiguiente, tendremos en cuenta información correspondiente al período posterior a la fecha de establecimiento para hacer una determinación de existencia de efectos desfavorables presentes en forma de daño que refleje la información disponible hasta 2006, inclusive (aunque no se base necesariamente en ella).

Método de análisis

7.2054 Por lo que respecta al método de análisis que el Grupo Especial debe aplicar para evaluar la cuestión del daño, las Comunidades Europeas han afirmado que tenemos que realizar una investigación en dos etapas conforme a la cual deberíamos primero examinar la cuestión del "daño importante", y sólo si constatáramos la existencia de ese daño, proceder a evaluar la cuestión de su causalidad. Los Estados Unidos no han abordado directamente los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la idoneidad de un análisis en dos etapas del daño importante y la causalidad, pero han presentado su alegación afirmando que Boeing está sufriendo un daño importante, y que las importaciones subvencionadas están causando ese daño importante, lo que indica que los Estados Unidos aceptan que el análisis en dos etapas es adecuado. En nuestro examen del argumento de las Comunidades Europeas relativo a la naturaleza del análisis de las alegaciones de daño y amenaza de daño formuladas por los Estados Unidos, estudiaremos en primer lugar las disposiciones pertinentes del Acuerdo SMC, a fin de determinar si ese planteamiento analítico, o cualquier otro en particular, es necesario.

7.2055 Este asunto es el primero en que se ha pedido a un grupo especial que examine la existencia de efectos desfavorables en el marco del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC, que dispone lo siguiente:

> "Ningún Miembro deberá causar, mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones a que se refieren los párrafos 1 y 2 del artículo 1, efectos desfavorables para los intereses de otros Miembros, es decir:
>
> a) daño a la rama de producción nacional de otro Miembro[11];
>
> [11] Se utiliza aquí la expresión 'daño a la rama de producción nacional' en el mismo sentido que en la Parte V."

Recordamos que la Parte V atañe a la imposición de derechos compensatorios, que sólo está permitida si, entre otras cosas, las autoridades investigadoras determinan que las importaciones subvencionadas están causando daño a la rama de producción nacional del país importador que produce el producto similar. En consecuencia, al evaluar la alegación de existencia de daño a la rama de producción nacional, en el sentido del artículo 5 del Acuerdo SMC, formulada por los Estados Unidos, buscaremos orientación en la Parte V de dicho Acuerdo.

[5872] *Véanse* los párrafos 7.1714 y 7.1715 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2056 El artículo 15 del Acuerdo SMC, que está en la Parte V de dicho Acuerdo, se titula "Determinación de la existencia de daño", e incluye, en la nota 45, una definición del término "daño", que es la siguiente:

> "En el presente Acuerdo se entenderá por 'daño', salvo indicación en contrario, un daño importante causado a una rama de producción nacional, una amenaza de daño importante a una rama de producción nacional o un retraso importante en la creación de esta rama de producción, y dicho término deberá interpretarse de conformidad con las disposiciones del presente artículo."

El párrafo 1 del artículo 15 es una disposición de carácter general que establece que una determinación de la existencia de daño deberá basarse en "pruebas positivas" y comprender un "examen objetivo" del volumen de las importaciones subvencionadas, el efecto de éstas sobre los precios de productos similares en el mercado interno[5873] y la repercusión consiguiente de esas importaciones sobre los productores nacionales de tales productos. El párrafo 2 del artículo 15 brinda orientación adicional por lo que respecta al volumen de las importaciones subvencionadas al especificar que la autoridad investigadora "tendrá en cuenta" si ha habido un aumento significativo de las mismas, en términos absolutos o en relación con la producción o el consumo nacionales. Por lo que respecta a los efectos sobre los precios, el párrafo 2 del artículo 15 especifica que las autoridades tendrán en cuenta si ha habido una significativa subvaloración de precios, un grado significativo de contención de la subida de los precios o una reducción significativa de los precios. Por lo que respecta a la repercusión consiguiente de las importaciones subvencionadas, el párrafo 4 del artículo 15 enuncia una serie de factores relacionados con el "estado de la rama de producción" que las autoridades investigadoras deberán evaluar. La lista no es exhaustiva, y la disposición aclara que ninguno de esos factores ni varios de ellos juntos bastarán para obtener una orientación decisiva. El párrafo 7 del artículo 15 enuncia varios factores adicionales que deben tenerse en cuenta al hacer una determinación de amenaza de daño importante, determinación que debe basarse en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. Por último, el párrafo 5 del artículo 15 dispone lo siguiente:

> "Habrá de demostrarse que, por los efectos[47] de las subvenciones, las importaciones subvencionadas causan daño en el sentido del presente Acuerdo.
>
> [47] Según se enuncian en los párrafos 2 y 4 {párrafos 2 y 4 del artículo 15}."

7.2057 Estas disposiciones del Acuerdo SMC han sido analizadas por varios grupos especiales en el contexto de diferencias concernientes a decisiones de autoridades investigadoras nacionales en investigaciones en materia de derechos compensatorios.[5874] Además, las disposiciones paralelas, y en gran medida idénticas, del Acuerdo Antidumping, los párrafos 1, 2, 4, 5 y 7 del artículo 3, han sido objeto de varias diferencias concernientes a decisiones de autoridades investigadoras nacionales en investigaciones antidumping.[5875] Dado que el texto de las disposiciones pertinentes de los

[5873] Como hemos indicado anteriormente, la expresión "producto similar" se define en la nota 46, y esa definición es aplicable a todo el Acuerdo SMC.

[5874] Informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los DRAM*; informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*; informe del Grupo Especial; *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*.

[5875] Informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *México - Medidas antidumping sobre el arroz*; informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Determinación definitiva de la existencia de dumping respecto de la madera blanda procedente del Canadá - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Estados Unidos - Madera blanda V (párrafo 5 del artículo 21 - Canadá)*"), WT/DS264/AB/RW, adoptado el 1º de septiembre de 2006, WT/DS264/RW, adoptado el 1º de septiembre de 2006, revocado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS264/AB/RW; informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre los accesorios de tubería de*

ICC suprimida donde se indica [***]

Acuerdos SMC y Antidumping relativas a la determinación de la existencia de daño es prácticamente idéntico, estimamos que los informes de solución de diferencias de la OMC concernientes a las disposiciones correspondientes del Acuerdo Antidumping son igualmente pertinentes para nuestra consideración de las cuestiones que tenemos ante nosotros en cuanto informes concernientes al Acuerdo SMC. Naturalmente, las decisiones de las autoridades investigadoras en los asuntos relacionados con medidas comerciales correctivas son muy específicas, y dependen de las circunstancias que prevalecen en la investigación de que se trate. Por tanto, los resultados de esas diferencias relacionados con decisiones sobre cuestiones de hecho nos proporcionan poca orientación para nuestro examen de las pruebas presentadas en el presente caso. No obstante, los informes de solución de diferencias relativos a la interpretación de los Acuerdos SMC y Antidumping y concernientes a los métodos de análisis del daño y la causalidad son pertinentes, y recurriremos a ellos como orientación al examinar los argumentos de las partes y en el análisis que nosotros realizaremos en el presente caso.[5876]

---

fundición maleable procedentes del Brasil ("*CE - Accesorios de tubería*"), WT/DS219/AB/R, adoptado el 18 de agosto de 2003, WT/DS219/R, adoptado el 18 de agosto de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS219/AB/R; informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India - Recurso de la India al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*CE - Ropa de cama (párrafo 5 del artículo 21 - India)*"), WT/DS141/AB/RW, adoptado el 24 de abril de 2003, WT/DS141/RW, adoptado el 24 de abril de 2003, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS141/AB/RW; informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas antidumping sobre determinados productos de acero laminado en caliente procedentes del Japón* ("*Estados Unidos - Acero laminado en caliente*"), WT/DS184/AB/R, adoptado el 23 de agosto de 2001, WT/DS184/R, adoptado el 23 de agosto de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS184/AB/R; informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia* ("*Tailandia - Vigas doble T*"), WT/DS122/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001, WT/DS122/R, adoptado el 5 de abril de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS122/AB/R; informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *México - Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa (JMAF) procedente de los Estados Unidos - Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*México - Jarabe de maíz (párrafo 5 del artículo 21- Estados Unidos)*"), WT/DS132/AB/RW, adoptado el 21 de noviembre de 2001, WT/DS132/RW, adoptado el 21 de noviembre de 2001, confirmado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS132/AB/RW; informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India* ("*CE - Ropa de cama*"), WT/DS141/AB/R, adoptado el 12 de marzo de 2001, WT/DS141/R, adoptado el 12 de marzo de 2001, modificado por el informe del Órgano de Apelación WT/DS141/AB/R; informe del Grupo Especial, *Egipto - Medidas antidumping definitivas aplicadas a las barras de refuerzo de acero procedentes de Turquía* ("*Egipto - Barras de refuerzo de acero*"), WT/DS211/R, adoptado el 1º de octubre de 2002; informe del Grupo Especial, *Corea - Determinado papel*; informe del Grupo Especial, *CE - Salmón (Noruega)*.

[5876] A este respecto tomamos nota de la "Declaración relativa a la solución de diferencias de conformidad con el Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 o con la Parte V del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias" adoptada por los Ministros en Marrakech, en la que se estipula que

> "Los Ministros,
>
> Reconocen, con respecto a la solución de diferencias de conformidad con el Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del GATT de 1994 o con la Parte V del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, la necesidad de asegurar la coherencia en la solución de las diferencias a que den lugar las medidas antidumping y las medidas en materia de derechos compensatorios."

Dado que el término "daño" se utiliza en el apartado a) del artículo 5 en el mismo sentido que en la Parte V del Acuerdo SMC, consideramos que esta declaración sugiere que una resolución igualmente coherente en un procedimiento de solución de diferencias en el marco del apartado a) del artículo 5 es adecuada siempre que sea posible.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2058 No todas las cuestiones que plantean los argumentos de las partes en este caso han sido tratadas en procedimientos de solución de diferencias relacionados con medidas correctivas comerciales. Ningún grupo especial, por ejemplo, se ha pronunciado directamente sobre si un análisis en dos etapas, como el sugerido por las Comunidades Europeas y utilizado por los Estados Unidos al presentar sus argumentos, es apropiado (o necesario) en una investigación sobre derechos antidumping o medidas compensatorias.[5877] Por consiguiente, no creemos que se haya establecido claramente que un grupo especial que examina el daño en el marco del apartado a) del artículo 5, desempeñando en lo fundamental la misma función en ese contexto que una autoridad investigadora en una investigación antidumping o sobre derechos compensatorios, **debe** examinar primero la cuestión del daño, y únicamente si constata su existencia proceder a examinar si puede establecerse la necesaria relación causal. No obstante, por las mismas razones, y a falta de cualquier obligación clara a este respecto, opinamos que nada nos impide realizar ese análisis, es decir, examinar primero la cuestión del daño, y proceder únicamente a examinar las causas de ese daño si en la primera etapa se ha constatado que existe. Como ninguna de las partes ha aducido que debemos aplicar un método de análisis distinto, y como no hay en el Acuerdo SMC nada que excluya tal análisis, nos parece innecesario pronunciarnos definitivamente sobre la naturaleza del análisis causal que debe realizarse al examinar el daño importante a una rama de producción nacional. Entendemos, además, que en el contexto de las investigaciones en materia de derechos antidumping las autoridades investigadoras normalmente realizan un análisis en dos etapas del daño y la relación causal. Dado que opinamos que el análisis del daño en el marco del apartado a) del artículo 5 debe ser coherente con el análisis en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC, concluimos que en esta diferencia procede que realicemos un análisis en dos etapas del daño y la relación causal.

Daño causado por las importaciones subvencionadas, o daño como efecto de la subvención

7.2059 Otra discrepancia, ésta crucial, entre las partes concierne a lo que debe constatarse que está causando daño a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos para que pueda prosperar la alegación de existencia de efectos desfavorables formulada por estos últimos al amparo del apartado a) del artículo 5. Las partes han adoptado posiciones muy distintas por lo que respecta al agente causal. Las Comunidades Europeas aducen que el "efecto" del daño debe estar causado por el "empleo de las subvenciones".[5878] Los Estados Unidos sostienen que las Comunidades Europeas tratan equivocadamente de introducir el criterio del "efecto de la subvención" enunciado en el párrafo 3 del artículo 6 en una investigación de la existencia de daño importante en el marco del apartado a) del artículo 5[5879], aduciendo que el párrafo 5 del artículo 15 requiere que el daño importante sea efecto de las importaciones subvencionadas.[5880]

7.2060 Esta es una cuestión que no ha sido anteriormente tratada por ningún grupo especial o por el Órgano de Apelación, ya que, como hemos indicado, ésta es la primera diferencia en el marco de la Parte III del Acuerdo SMC en la que se ha formulado una alegación de existencia de daño al amparo

[5877] De hecho, esta cuestión ha sido objeto de propuestas en la actual ronda de negociaciones sobre el Acuerdo Antidumping, lo cual sugiere que no está establecido que ese análisis sea necesario en el marco del Acuerdo Antidumping o el Acuerdo SMC tal como actualmente están en vigor. *Véase* el Documento de Trabajo del Presidente, TN/RL/232 (28 de mayo de 2008), anexo A, en el que se refunden propuestas basadas en el texto presentadas al Grupo de Negociación sobre las Normas sobre cuestiones antidumping hasta noviembre de 2007. El documento TN/RL/W/143 (22 de agosto de 2003) contiene una compilación anterior de propuestas, con referencias a los documentos en los que figuran las presentadas por los Miembros.

[5878] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2144-2158.

[5879] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 741.

[5880] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 740. Los Estados Unidos afirman seguidamente que si fuera obligado demostrar que el daño importante es efecto de las subvenciones en litigio, "en las circunstancias fácticas del presente caso, la demostración de que el perjuicio grave es efecto de las subvenciones es aplicable, *mutatis mutandis*, a los efectos de la subvención en el mercado de los Estados Unidos". *Ibid.*

ICC suprimida donde se indica [***]

del apartado a) del artículo 5. A nuestro juicio, el intento de las Comunidades Europeas de introducir el criterio del "efecto de la subvención" establecido en el párrafo 3 del artículo 6 en el contexto de una investigación de la existencia de daño en el marco del apartado a) del artículo 5 es jurídicamente incorrecto.

7.2061 Al examinar a este respecto el texto del Acuerdo SMC, observamos que la parte introductoria del artículo 5 dispone que "ningún Miembro deberá causar, mediante el empleo de cualquiera de las subvenciones", efectos desfavorables, incluidos los enunciados en el apartado a) del artículo 5, a saber, "daño a la rama de producción nacional de otro Miembro". La nota 11 al apartado a) del artículo 5 especifica que la expresión "daño a la rama de producción nacional" se utiliza "en el mismo sentido que en la Parte V del Acuerdo SMC". Por tanto, el texto del artículo 5 se remite expresamente a la Parte V del Acuerdo SMC por lo que respecta a la definición del término "daño" tal como se utiliza en el apartado a) del artículo 5.

7.2062 La Parte V, naturalmente, regula la imposición de derechos compensatorios, incluidas varias cuestiones sustantivas y de procedimiento en las investigaciones que han de realizarse y las determinaciones que las autoridades investigadoras nacionales han de hacer para que esa imposición pueda estar justificada. El artículo 15, que está en la Parte V del Acuerdo SMC, establece los criterios para una "determinación de la existencia de daño", y al hacerlo alude reiteradamente al examen de las importaciones subvencionadas. El párrafo 1 del artículo 15, por ejemplo, alude al "volumen de las importaciones subvencionadas", al "efecto de éstas en los precios de productos similares", y a la "repercusión consiguiente de **esas** importaciones". El párrafo 2 del artículo 15 alude al "volumen de las importaciones subvencionadas", a un "aumento significativo de las mismas", al "efecto de las importaciones subvencionadas sobre los precios", a una "significativa subvaloración de precios de las importaciones subvencionadas", y al "efecto de **tales** importaciones". El párrafo 4 del artículo 15 alude al "examen de la repercusión de las importaciones subvencionadas sobre la rama de producción nacional". El párrafo 5 del artículo 15 alude a la "relación causal entre las importaciones subvencionadas y el daño a la rama de producción nacional", y estipula que los daños causados por "cualesquiera otros factores ... distintos de las importaciones subvencionadas ... no se habrán de atribuir a las importaciones subvencionadas". El párrafo 8 del artículo 15 alude a los "casos en que las importaciones subvencionadas amenacen causar un daño". A nuestro juicio, estas reiteradas alusiones sugieren claramente que "lo" que debe causar el daño a los efectos del artículo 15 son las importaciones subvencionadas. Nos parece que si hemos de aplicar la expresión "daño a la rama de producción nacional" de manera coherente con el artículo 15 en esta diferencia en el marco del apartado a) del artículo 5, el mismo factor causal, es decir, las importaciones subvencionadas, deberá tenerse en cuenta al evaluar la cuestión de la causalidad en ambos contextos. Por tanto, concluimos que para determinar si hay efectos desfavorables en el sentido del daño a que se refiere el apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC, tenemos que examinar si las importaciones subvencionadas, en este caso las LCA de Airbus subvencionadas importadas en los Estados Unidos, están causando un daño a la rama de producción nacional de LCA de los Estados Unidos.

7.2063 La única referencia a los "efectos de las subvenciones" en el artículo 15 se encuentra en el párrafo 5 de dicho artículo, en la parte pertinente del cual se dispone que:

> "Habrá de demostrarse que, por los efectos[47] de las subvenciones, las importaciones subvencionadas causan daño en el sentido del presente Acuerdo.

[47] Según se enuncian en los párrafos 2 y 4."

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2064 Las Comunidades Europeas aducen que la nota 47 proporciona apoyo contextual a su opinión sobre lo que debe ser una evaluación adecuada de la causalidad en una diferencia concerniente a efectos desfavorables.[5881] Informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación en una reciente diferencia trataron concretamente el sentido de la nota 47 en el contexto de una investigación en materia de derechos compensatorios en el marco del párrafo 5 del artículo 15, y abordaron y rechazaron en lo fundamental el mismo argumento formulado por las Comunidades Europeas en esta diferencia.

7.2065 En aquella diferencia, *Japón - DRAM*, Corea adujo que la autoridad investigadora del Japón había actuado de manera incompatible con, entre otras disposiciones, el párrafo 5 del artículo 15 al no haber demostrado que las importaciones subvencionadas estaban causando daño "por los efectos de las subvenciones", porque si bien examinó el volumen de esas importaciones y sus efectos sobre los precios, no demostró que el volumen y los precios de esas importaciones, y su consiguiente repercusión sobre la rama de producción nacional, se vieron afectados por las subvenciones de una manera suficiente para causar daño. Corea adujo que si una autoridad investigadora no podía demostrar que las subvenciones alteraron el volumen o los precios de las importaciones, no había fundamento para una constatación de que el daño causado por esas importaciones ocurrió "por los efectos de las subvenciones".[5882]

7.2066 El Grupo Especial que se ocupó del asunto rechazó la opinión de Corea. Concluyó que "el sentido corriente de la primera oración del párrafo 5 del artículo 15 y la nota que la acompaña consiste en definir la expresión 'por los efectos de las subvenciones' dándole el significado de los efectos de las importaciones subvencionadas ('{s}egún se enuncian en los párrafos 2 y 4 del artículo 15')".[5883] El Grupo Especial constató que no podía interpretarse que el párrafo 5 del artículo 15 significaba, como sostenía Corea, que "debe demostrarse que son las *subvenciones* las que están causando daño *por los efectos de las importaciones subvencionadas*", porque los párrafos 2 y 4 del artículo 15 a los que alude la nota indican que lo que hay que tener en cuenta son los efectos de las importaciones subvencionadas, y no los efectos de la subvención.[5884] El Grupo Especial rechazó también el argumento de Corea de que debía interpretar petición de reexamen intermedio se que la expresión "por los efectos de las subvenciones" en el párrafo 5 del artículo 15 requería el mismo tipo de análisis de la causalidad que los grupos especiales han desarrollado por lo que respecta a la expresión "la subvención tenga por efecto" en el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC. Observó que, como había constatado el Grupo Especial a cargo del asunto *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, las referencias en el apartado c) del artículo 5 y el párrafo 3 c) del artículo 6 al "efecto de la subvención" contrastan con el texto utilizado en las disposiciones sobre derechos compensatorios de la Parte V del Acuerdo.[5885]

7.2067 El Órgano de Apelación llegó a la misma conclusión, y afirmó que:

> "El párrafo 5 del artículo 15 en su conjunto se ocupa de la relación causal entre las importaciones subvencionadas y el daño a la rama de producción nacional ... En virtud de la nota 47 al párrafo 5 del artículo 15, que es parte integrante de la primera frase, la demostración de la relación causal prevista en las dos primeras frases del párrafo 5 del artículo 15 debe llevarse a cabo siguiendo el análisis enunciado en los párrafos 2 y 4 del artículo 15 para examinar los 'efectos' de las importaciones subvencionadas. Según estos párrafos, dicho examen comprenderá: i) si ha habido

[5881] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2151.
[5882] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM*, párrafo 7.399.
[5883] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM*, párrafo 7.411.
[5884] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM*, párrafo 7.411. (las cursivas figuran en el original)
[5885] Informe del Grupo Especial, *Japón - DRAM*, párrafo 7.419, donde se cita el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 7.1227 y nota 1346.

ICC suprimida donde se indica [***]

> un aumento significativo de las importaciones subvencionadas; ii) el efecto de las importaciones subvencionadas sobre los precios; y iii) la consiguiente repercusión de las importaciones subvencionadas en la rama de producción nacional."[5886]

Por lo tanto, el Órgano de Apelación concluyó que:

> "De la estructura de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo 15 se desprende con claridad que, para determinar si, 'por los efectos de las subvenciones, las importaciones subvencionadas causan daño' a la rama de producción nacional, lo que se exige es el examen de los efectos de las importaciones subvencionadas según se enuncian en los párrafos 2 y 4 del artículo 15. Estos párrafos no contemplan ni exigen los dos tipos distintos de exámenes sugeridos por Corea, es decir, un examen de los efectos de las importaciones subvencionadas conforme a lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del artículo 15; y un segundo examen de los efectos de las subvenciones ... {S}i la autoridad investigadora realiza el examen exigido en virtud de los párrafos 2, 4 y 5 del artículo 15, dicho examen basta para demostrar que 'por los efectos de las subvenciones, las importaciones subvencionadas causan daño' en el sentido del *Acuerdo SMC*."[5887]

7.2068 Estamos de acuerdo con esa opinión, y consideramos que es igualmente aplicable a nuestro análisis en este caso. A nuestro juicio, la expresión "daño a la rama de producción nacional", que tenemos que aplicar en el marco del apartado a) del artículo 5 de la misma manera que haría una autoridad investigadora en el contexto de una investigación en materia de derechos compensatorios, incluye la cuestión de la causalidad. En consecuencia, estimamos que una interpretación coherente del concepto de "daño a la rama de producción nacional" nos obliga, por lo que respecta a la relación de causalidad, a examinar, en nuestro análisis del daño importante en el marco del apartado a) del artículo 5, los efectos de las importaciones subvencionadas, según se enuncian en los párrafos 2 y 4 del artículo 15. A nuestro entender, cualquier otra conclusión establecería indebidamente un criterio jurídico y unas obligaciones distintos, por lo que respecta al análisis del daño en el contexto de la Parte III, de los establecidos en la Parte V del Acuerdo SMC, lo cual a nuestro juicio estaría en contradicción con lo dispuesto en la nota 11.

7.2069 Además, como observan los Estados Unidos en respuesta a las Comunidades Europeas, el párrafo 3 del artículo 6, a tenor de su texto, define condiciones en las que puede haber "perjuicio grave", no condiciones en las que puede haber "daño importante".[5888] Estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que si los redactores del Acuerdo SMC hubieran querido que los aspectos relacionados con la causalidad del párrafo 3 del artículo 6 se aplicaran a las alegaciones de efectos desfavorables en forma de daño en el sentido del apartado a) del artículo 5, no habrían utilizado únicamente la expresión "perjuicio grave" en la parte introductoria del párrafo 3 del artículo 6. El uso exclusivo de la expresión "perjuicio grave" sugiere que las disposiciones del párrafo 3 del artículo 6 no son aplicables cuando se consideran otras formas de efectos desfavorables, las cuales incluyen el daño en el sentido de la Parte V del Acuerdo SMC, en el marco del apartado a) del artículo 5, y la anulación o menoscabo en el marco del apartado b) del artículo 5.

7.2070 Por lo que respecta a esa última disposición, observamos que la nota 12 al apartado b) del artículo 5 del Acuerdo SMC dice así:

> "Los términos 'anulación o menoscabo' se utilizan en el presente Acuerdo en el mismo sentido que en las disposiciones pertinentes del GATT de 1994, y la existencia

---

[5886] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM*, párrafos 262 y 263.
[5887] Informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM*, párrafos 264, 268.
[5888] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 742.

ICC suprimida donde se indica [***]

> de anulación o menoscabo se determinará de conformidad con los antecedentes de la aplicación de esas disposiciones."

En contraste con la cuestión del daño en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC, no hay en el texto del GATT de 1994 ninguna orientación metodológica por lo que respecta a la determinación de la anulación o el menoscabo. Esto explica, a nuestro juicio, por qué en la nota 12 hay una referencia expresa a "los antecedentes" en la aplicación de las disposiciones relativas a la anulación o menoscabo. Por otro lado, la Parte V del Acuerdo SMC ofrece amplia, si bien no completa, orientación metodológica sobre la determinación del daño, incluida la cuestión de la causalidad.

7.2071 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre una cuestión relacionada, las Comunidades Europeas, remitiéndose a ese respecto a la parte introductoria del artículo 5, reiteraron su opinión de que sólo puede hacerse una alegación de existencia de daño al amparo del apartado a) del artículo 5 si el "empleo de cualquiera de las subvenciones" causa ese daño.[5889] Según las Comunidades Europeas, su posición es coherente con las opiniones del Órgano de Apelación en *Japón - DRAM*, habida cuenta de que el Órgano de Apelación se basó parcialmente en las diferencias entre la Parte III y la Parte V del Acuerdo SMC al concluir que no había fundamento para incorporar las obligaciones específicas de la Parte III a las disposiciones de la Parte V.[5890] Sin embargo, a nuestro juicio, es evidente que la nota 11 no sólo establece un fundamento para que un grupo especial aplique la Parte V, y todas las obligaciones establecidas en el artículo 15, incluidas las relativas a la causalidad, en un análisis del daño en el marco de la Parte III, sino que de hecho **lo obliga** a hacerlo. Esa nota incorpora expresamente el sentido de la expresión "daño a la rama de producción nacional" tal como figura en la Parte V a la Parte III (apartado a) del artículo 5), y en consecuencia, a nuestro entender incorpora a la Parte III del Acuerdo SMC las obligaciones relativas a la determinación de la existencia de daño, incluidas las pertinentes para determinar la causa del daño, establecidas en la Parte V del Acuerdo SMC. No hay ninguna disposición similar que siquiera sugiera, y mucho menos requiera, la aplicación de las obligaciones de la Parte III en diferencias en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC, como observó el Órgano de Apelación en *Japón - DRAM*. Por consiguiente, consideramos que, en contraste con aquel caso, hay en el propio texto del Acuerdo SMC un fundamento jurídico sólido para nuestra conclusión de que las obligaciones concernientes a las determinaciones del daño en el marco de la Parte V del Acuerdo SMC, incluida la consideración de las importaciones subvencionadas como factor causal, son aplicables al análisis de las alegaciones formuladas al amparo del apartado a) del artículo 5 de la Parte III.

7.2072 Basándonos en lo anteriormente expuesto, rechazamos la opinión de las Comunidades Europeas de que en un examen de la existencia de daño en el marco del apartado a) del artículo 5 debemos determinar si el empleo de las subvenciones en litigio causa los efectos alegados para demostrar la existencia de daño. Por el contrario, estimamos que un examen de los efectos de las importaciones subvencionadas, según se enuncian en los párrafos 2 y 4 del artículo 15, es adecuado. Como ha concluido el Órgano de Apelación, esto es lo requerido en una evaluación con arreglo al artículo 15 del Acuerdo SMC, y por tanto, a nuestro juicio, también lo requerido en una evaluación en el marco del apartado a) del artículo 5.

7.2073 Recordamos que hemos concluido que el producto subvencionado objeto de esta diferencia es todas las LCA de Airbus.[5891] Por tanto, para evaluar los efectos de las importaciones subvencionadas tendremos en cuenta los efectos de todas las LCA de Airbus importadas en los Estados Unidos.

[5889] CE, respuesta a la pregunta 284 del Grupo Especial.

[5890] CE, respuesta a la pregunta 284 del Grupo Especial, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Japón - DRAM*, párrafo 272.

[5891] *Véase* el párrafo 7.1668 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2074 Las Comunidades Europeas aducen que al evaluar la cuestión del daño debemos tener en cuenta la naturaleza y efectos de las subvenciones, así como su magnitud, para cerciorarnos de que cualquier daño que se constate es efecto de las subvenciones. Como acabamos de indicar, no estamos de acuerdo en que nuestro análisis debe centrarse en los efectos de las subvenciones, y creemos que más bien debe hacerlo en los efectos de las importaciones subvencionadas en la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. Así pues, a efectos de nuestro análisis del daño, no consideramos necesario examinar si la naturaleza y los efectos de las subvenciones en litigio son tales que causan un daño importante. La naturaleza y los efectos de las subvenciones no son, independientemente, un elemento que haya de abordarse en nuestro análisis del daño, salvo en la medida en que pueda ser pertinente en el contexto de la amenaza de daño, a la luz de lo dispuesto en el párrafo 7 i) del artículo 15 del Acuerdo SMC.

7.2075 Nuestra opinión es parecida por lo que respecta a la magnitud de las subvenciones. Las Comunidades Europeas afirman que el nivel *ad valorem* de subvención para las importaciones de la LCA A320 en los Estados Unidos era *de minimis* en 2006, y similarmente bajo en años anteriores, y que "no puede presuponerse que esas importaciones o ventas de Airbus causan pérdida de ventas, reducción de precios o desplazamientos de la cuota de mercado simplemente porque están marginalmente 'subvencionadas'".[5892] Observamos que las Comunidades Europeas no hacen afirmaciones análogas por lo que respecta a las importaciones de otros modelos de LCA de Airbus, aunque han procedido a calcular la tasa de subvención *ad valorem* con respecto a las subvenciones de AEP/FEM y para investigación y desarrollo tecnológico concedidas para LCA de Airbus a lo largo del período 1999-2006, y en el contexto de sus argumentos de que las subvenciones no causan el perjuicio grave alegado por los Estados Unidos aducen que esas subvenciones son *de minimis*.[5893] Así pues, en la medida en que las Comunidades Europeas formulan argumentos concernientes a la relación de causalidad centrados concretamente en la cuestión del daño importante, en contraste con sus argumentos relativos al efecto de las subvenciones en litigio en términos más generales, parece que sostienen que la magnitud de las subvenciones de que se benefician las importaciones de LCA de Airbus en los Estados Unidos es demasiado pequeña para causar un daño importante o amenazar con causarlo.

7.2076 Sin embargo, aun suponiendo que estuviéramos de acuerdo con los cálculos efectuados por las Comunidades Europeas a ese respecto, no consideramos necesario tener en cuenta la tasa de subvención *ad valorem*, aeronave por aeronave, al evaluar la alegación de existencia de daño y amenaza de daño formulada por los Estados Unidos.[5894] No hay en el texto del artículo 15 nada que vincule la magnitud de la subvención a la cuestión del daño o la evaluación de la relación causal. Esto contrasta con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping, que incluye "la magnitud del margen de dumping" entre los factores pertinentes que han de evaluarse al examinar la cuestión del daño. No hay en la disposición paralela, el párrafo 4 del artículo 15 del Acuerdo SMC, ninguna disposición correspondiente relativa a la magnitud de la subvención, lo que sugiere que no hay un vínculo entre la cuantía de la subvención y la determinación del daño importante causado por las importaciones subvencionadas. Es cierto que el párrafo 9 del artículo 11 dispone que la solicitud se rechazará, y se pondrá fin a la investigación, si el nivel de subvención es *de minimis*, lo que se

[5892] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2156.

[5893] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1624; informe de ITR, CE - Prueba documental 13 (ICC/ICSS). Las tasas se calculan para los modelos de LCA A318, A319, A320, A321, A330-200, A330-300, A340-300, A340-500, A340-600 y A380. Las Comunidades Europeas hacen referencia reiteradamente al supuesto nivel *de minimis* de las subvenciones al aducir que los supuestos efectos desfavorables no son efecto de las subvenciones en litigio; por ejemplo, párrafos 1800, 1855, 1913, 1937, 1977, 2010, 2062, 2088, 2100, 2120, 2128, 2134. Aunque concluimos que la magnitud de las subvenciones no es una consideración pertinente en el contexto de nuestro análisis del daño, observamos que hemos rechazado los cálculos de las Comunidades Europeas como base adecuada para considerar la magnitud de las subvenciones en el contexto de nuestro análisis del perjuicio grave. *Véanse* los párrafos 7.1969-7.1972 *supra*.

[5894] *Véanse* los párrafos 7.1969-7.1972 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

define como un nivel de subvención del 1 por ciento *ad valorem*.[5895] No obstante, de anteriores procedimientos de solución de diferencias se deduce claramente que la afirmación de que una subvención *de minimis* no causa daño, incluso en el contexto de una investigación en materia de derechos compensatorios, carece de fundamento:

> "ninguna parte del párrafo 9 del artículo 11 sugiere que su norma *de minimis* tenga por objeto crear una categoría especial de subvenciones '*no causantes de daño*', o que refleje el concepto de que *nunca pueden* causar daño las subvenciones inferiores al umbral *de minimis*. A nuestro parecer, la norma *de minimis* del párrafo 9 del artículo 11 no hace otra cosa que establecer una regla acordada conforme a la cual, si en una investigación inicial se constata la existencia de subvenciones *de minimis*, las autoridades están obligadas a poner fin a su investigación, con la consecuencia de que en tales casos no pueden imponerse derechos compensatorios".[5896]

Como ha observado el Órgano de Apelación, "el daño no está definido en el Acuerdo SMC en relación con ningún nivel determinado de subvención".[5897]

7.2077 Por consiguiente, a nuestro entender, una evaluación del daño a los efectos del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC no obliga a tener en cuenta la magnitud de la subvención, porque lo que hay que determinar no es si la subvención o subvenciones causan daños, sino si las importaciones subvencionadas, es decir, las importaciones del producto subvencionado, los causan. En el presente caso hemos determinado que el producto subvencionado es todas las LCA de Airbus, y procederemos a examinar la cuestión de la causalidad de las importaciones en los Estados Unidos de LCA de Airbus subvencionadas siguiendo la orientación que brindan el artículo 15 del Acuerdo SMC e informes de solución de diferencias pertinentes.[5898]

Pruebas

7.2078 Por lo que respecta al análisis de las pruebas, tomamos nota del párrafo 1 del artículo 15 del Acuerdo SMC, que dispone lo siguiente:

> "La determinación de la existencia de daño a los efectos del artículo VI del GATT de 1994 se basará en pruebas positivas y comprenderá un examen objetivo: a) del volumen de las importaciones subvencionadas y del efecto de éstas en los precios de productos similares en el mercado interno y b) de la repercusión consiguiente de esas importaciones sobre los productores nacionales de tales productos." (no se reproduce la nota de pie de página)

[5895] El *Acuerdo Antidumping* contiene una disposición similar en el párrafo 9 del artículo 5.

[5896] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 83.

[5897] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero al carbono*, párrafo 81.

[5898] Observamos que la nota 35 del Acuerdo SMC especifica que "podrán invocarse paralelamente las disposiciones de las Partes II o III y las de la Parte V; no obstante, en lo referente a los efectos que una determinada subvención tenga en el mercado interno del país importador Miembro, sólo se podrá aplicar una forma de auxilio (ya sea un derecho compensatorio, si se cumplen las prescripciones de la Parte V, o una contramedida de conformidad con los artículos 4 ó 7)". La posibilidad de recurrir simultáneamente a las dos vías nos sugiere que no está excluido que una de ellas pueda arrojar un resultado afirmativo, del que resulten medidas correctivas, mientras que la otra no lo haga. Así pues, aunque en una investigación en materia de derechos compensatorios un nivel de subvención que sea *de minimis* excluiría la imposición de medidas compensatorias sobre las importaciones del producto subvencionado, no vemos en el Acuerdo SMC nada que excluya, como cuestión de derecho, una determinación positiva de existencia de efectos desfavorables, incluido el daño, por lo que respecta a las subvenciones de las que se beneficia ese producto en una diferencia en el marco de la Parte III.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2079 En el contexto de las determinaciones en materia de derechos compensatorios (y antidumping) de las autoridades investigadoras, varios grupos especiales han aclarado que dichas autoridades deben asegurarse de que su determinación del daño, y concretamente sus constataciones con arreglo a los párrafos 2, 4 y 5 del artículo 15 del Acuerdo SMC, se hagan sobre la base de "pruebas positivas" y comprendan un "examen objetivo".[5899] En ese sentido, el Órgano de Apelación ha interpretado como sigue la expresión "pruebas positivas":

> "La expresión 'pruebas positivas' hace referencia, en nuestra opinión, a la calidad de las pruebas en que pueden basarse esas autoridades para efectuar una determinación. La palabra 'positivas' significa para nosotros que las pruebas deben ser de carácter afirmativo, objetivo y verificable y deben ser creíbles."[5900]

Tomamos nota también de que el Órgano de Apelación ha definido así la expresión "examen objetivo":

> "La expresión 'examen objetivo' remite a otro aspecto de la determinación efectuada por las autoridades encargadas de la investigación. Aunque el término 'pruebas positivas' se centra en los hechos que respaldan y justifican la determinación de la existencia de daño, la expresión 'examen objetivo' alude al proceso de investigación en sí mismo. La palabra 'examen' se refiere, a nuestro juicio, al modo en que las pruebas se reúnen, se examinan y posteriormente se evalúan; es decir, a la realización de la investigación en general. La palabra 'objetivo' que califica el término 'examen' indica esencialmente que el proceso de 'examen' debe estar conforme con los principios básicos de la buena fe y la equidad fundamental."[5901] (no se reproduce la nota de pie página)

El Órgano de Apelación resumió así la obligación de realizar un "examen objetivo":

> "un 'examen objetivo' requiere que la rama de producción nacional y los efectos de las importaciones objeto de dumping se investiguen en forma imparcial, sin favorecer los intereses de cualquier parte interesada o grupo de partes interesadas en la investigación. La obligación de las autoridades investigadoras de realizar un 'examen objetivo' reconoce que la objetividad del proceso de investigación o toda falta de ella influirá en la determinación".[5902]

Tomamos asimismo nota de que el Órgano de Apelación confirmó, en *Tailandia - Vigas doble T*, el carácter fundamental del párrafo 1 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping, que es la disposición paralela al párrafo 1 del artículo 15, como principio orientador subyacente en todos los aspectos de una determinación de existencia de daño.

> "El artículo 3, en su integridad, se refiere a las obligaciones de los Miembros con respecto a la determinación de la existencia de daño. El párrafo 1 del artículo 3 es una disposición de alcance general, que establece una obligación fundamental y sustantiva de los Miembros a este respecto. El párrafo 1 del artículo 3 informa las obligaciones más detalladas establecidas en los párrafos siguientes. Estas obligaciones se refieren a la determinación del volumen de las importaciones objeto de dumping y su efecto sobre los precios (párrafo 2 del artículo 3), las investigaciones

---

[5899] Informe del Grupo Especial, *CE - Medidas compensatorias sobre las microplaquetas para DRAM*, párrafo 7.272.
[5900] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, párrafo 192.
[5901] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, párrafo 193.
[5902] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, párrafo 193.

ICC suprimida donde se indica [***]

> de importaciones procedentes de más de un país (párrafo 3 del artículo 3), la repercusión de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional (párrafo 4 del artículo 3), la relación causal entre las importaciones objeto de dumping y el daño (párrafo 5 del artículo 3), la evaluación de la producción nacional del producto similar (párrafo 6 del artículo 3) y la determinación de la existencia de una amenaza de daño importante (párrafos 7 y 8 del artículo 3). Por lo tanto, el artículo 3 se centra en las obligaciones *sustantivas* que un Miembro debe cumplir al formular una determinación de la existencia de daño."[5903] (las cursivas figuran en el original)

7.2080 Al igual que han hecho otros grupos especiales y el Órgano de Apelación en el contexto de las medidas correctivas comerciales, entendemos que el párrafo 1 del artículo 15 del Acuerdo SMC es una disposición de carácter general que informa las obligaciones más detalladas establecidas en el resto de dicho artículo. Dado que en este caso estamos en lo fundamental desempeñando la función que correspondería a la autoridad investigadora en una investigación sobre derechos antidumping o compensatorios, esto significa que debemos basar nuestro examen y nuestra determinación por lo que respecta al daño en pruebas positivas y en un examen objetivo de los diversos elementos de daño, como requieren las disposiciones más específicas del artículo 15.

7.2081 Teniendo presente lo anterior, a continuación examinaremos las pruebas y argumentos presentados por las partes en apoyo de sus afirmaciones relativas al daño y la amenaza de daño.

ii) Daño importante

7.2082 Como se indica más arriba, hemos concluido que procede emprender un análisis en dos etapas de la cuestión del daño, es decir, determinar en primer lugar si el estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos es tal que justifica concluir que sufre un daño importante. Sólo en el caso de que lleguemos a una constatación positiva sobre esta cuestión y concluyamos que la rama de producción estadounidense que produce LCA está sufriendo un daño importante será necesario que procedamos a determinar si ese daño importante está causado por las importaciones subvencionadas, habida cuenta del volumen y los efectos sobre los precios de esas importaciones y su consiguiente repercusión en la rama de producción nacional. Por consiguiente, estimamos adecuado analizar en primer lugar la información concerniente al estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, es decir, Boeing, que tenemos ante nosotros, antes de examinar la evolución del volumen y los precios de las importaciones subvencionadas. Esta última información es, a nuestro juicio, más pertinente por lo que respecta a las causas del daño que por lo que respecta a si existe daño importante.

Estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos

7.2083 El párrafo 4 del artículo 15 del Acuerdo SMC dispone que un examen del daño, en el sentido del artículo 15:

> "incluirá una evaluación de todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en el estado de esa rama de producción, incluidos la disminución real y potencial de la producción, las ventas, la participación en el mercado, los beneficios, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad; los factores que afecten a los precios internos; los efectos negativos reales o potenciales en el flujo de caja ('cash flow'), las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, {y} la capacidad de reunir capital o la inversión … Esta enumeración no

[5903] Informe del Órgano de Apelación, *Tailandia - Vigas doble T*, párrafo 106.

ICC suprimida donde se indica [***]

> es exhaustiva, y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva".

Todos esos factores afectan a los resultados o el estado de la rama de producción nacional, y en consecuencia informan nuestra decisión sobre si la rama de producción nacional se encuentra en un estado que puede considerarse de daño importante. Observamos a ese respecto que el Acuerdo SMC no define la palabra "importante" por lo que no establece un criterio para determinar si un grado específico de "daño" es importante. A nuestro juicio, la determinación de si un grado específico de daño, demostrado por los factores enumerados en el párrafo 4 del artículo 15, es "importante" depende específicamente de cada caso, y está en función de la naturaleza del producto y la rama de producción de que se trate. La evolución de varios de los factores pertinentes, como por ejemplo una disminución especial de la producción, las ventas o los niveles de beneficios, que en una rama de producción pueden sustentar una constatación de existencia de daño importante, pueden no hacerlo en otra rama de producción. Así pues, nuestra determinación debe basarse en una evaluación global del estado de la rama de producción objeto de nuestro examen, habida cuenta de las particularidades señaladas a nuestra atención por lo que respecta a sus operaciones y de la importancia relativa de todos los factores pertinentes por lo que respecta a sus resultados.

7.2084 A nuestro juicio, es evidente que para hacer una constatación de existencia de daño no es preciso que todos los factores pertinentes, y ni siquiera la mayor parte o la mayoría de ellos, muestren empeoramiento. Como aclara el texto del párrafo 4 del artículo 15, ninguno de esos factores ni varios de ellos bastan necesariamente para obtener una orientación decisiva. A nuestro entender, esto significa que una evaluación global de la información, en su contexto, es necesaria, como también lo es una explicación de la manera en que los hechos respaldan la determinación.[5904] Esto, sin embargo no significa que no pueda constatarse la existencia de daño cuando los resultados de una rama de producción han mejorado o están mejorando. El resultado de la investigación dependerá de las circunstancias concretas de esa rama de producción en particular.

7.2085 Los Estados Unidos proporcionaron los siguientes datos sobre los factores enumerados en el párrafo 4 del artículo 15 que conciernen a las operaciones de producción de LCA de Boeing en los Estados Unidos.[5905]

[5904] *Véase* el informe del Grupo Especial, *México - Aceite de oliva*, párrafo 7.372. Tomamos nota de que las circunstancias fácticas en virtud de las cuales puede constatarse o no constatarse la existencia de daño son también objeto de propuestas en las negociaciones sobre las normas. *Véase* el Documento de Trabajo del Presidente, TN/RL/232 (28 de mayo de 2008), anexo A, en el que se refunden propuestas basadas en el texto presentadas al Grupo de Negociación sobre las Normas sobre cuestiones antidumping hasta noviembre de 2007. El documento TN/RL/W/143 (22 de agosto de 2003) contiene una compilación anterior de propuestas, con referencias a los documentos en los que figuran las presentadas por los Miembros.

[5905] Los Estados Unidos presentaron inicialmente información sobre esos factores correspondiente al período 2001-2005, Estados Unidos, Primera comunicación escrita, cuadro 4, párrafo 746. Posteriormente presentaron la información actualizada que se reproduce en el texto de una respuesta a una pregunta del Grupo Especial. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial, párrafo 81, cuadro 2.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cuadro 42 - Tendencias en las operaciones LCA de Boeing (datos de los Estados Unidos)[5906]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Producción (aeronaves)	518	377	273	280	284	387
Utilización de la capacidad[5907]	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%
Ventas (millones de dólares EE.UU.)[5908]	35.056	28.387 27.202	22.408 21.380	21.037 19.925	22.651 21.365	28.465
Ingresos de explotación (millones de dólares EE.UU.)	1.911	2.107	707	753	1.432	2.733
Rentabilidad de los activos	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%	**[***]**%
Flujo de caja (millones de dólares EE.UU.)[5909]	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Empleados	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Salarios pagados (en millones de dólares EE.UU.)[5910]	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Productividad (miles de dólares EE.UU.)[5911]	**[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]** **[***]**	**[***]**

7.2086 Los Estados Unidos no han presentado información sobre existencias, porque, con raras excepciones, Boeing produce en función de los pedidos y no mantiene existencias de aeronaves no vendidas.[5912] En lo tocante a la "capacidad de reunir capital o la inversión", los Estados Unidos presentaron el siguiente gráfico, que muestra la evolución de la calificación crediticia de Boeing.

[5906] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial (cuadro 2).

[5907] Refleja una reducción de **[***]** aeronaves al mes a **[***]** aeronaves al mes de la capacidad total en 2006, debido al cierre de la línea de producción del Boeing 757 en 2005.

[5908] Los Estados Unidos observan que Boeing cambió en 2006 su política contable con respecto a las concesiones recibidas de los vendedores. Los datos sobre ventas en 2006 proporcionados reflejan ese cambio en la metodología contable. A efectos de comparación, los Estados Unidos presentaron datos sobre ventas de años anteriores (disponibles para 2002, 2003, 2004 y 2005) utilizando la metodología ajustada. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial, párrafo 81, cuadro 2, nota 106.

[5909] Cifra corregida para 2001. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial, párrafo 81, cuadro 2, nota 107.

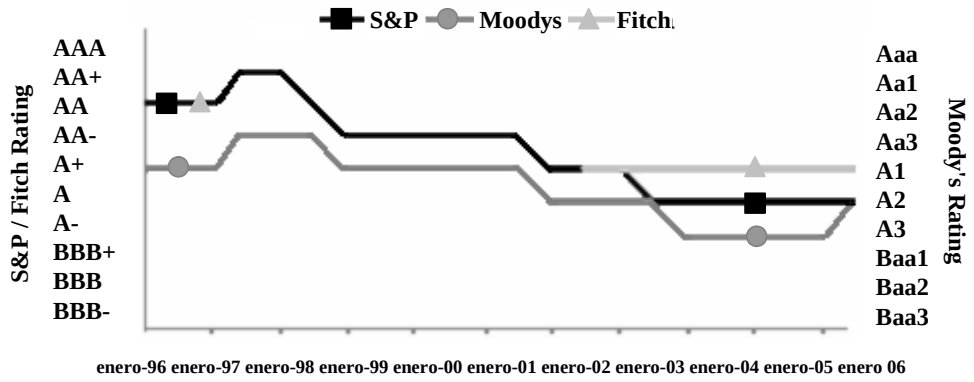
[5910] Cálculo corregido. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial, párrafo 81, cuadro 2, nota 108.

[5911] Como la productividad se calcula en función de las ventas por empleado, el cambio de 2006 en la metodología contable de Boeing para las ventas también afecta al cálculo de la productividad. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial, párrafo 81, cuadro 2, nota 109.

[5912] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 746, nota 934. Las Comunidades Europeas están de acuerdo en que las existencias no son por lo general importantes. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2245. *Véase también* CE, Primera comunicación escrita, nota 2216. Habida cuenta de la opinión compartida por las partes, así como de la forma en que entendemos las operaciones de la rama de producción de LCA basándonos en las pruebas que tenemos ante nosotros, consideramos que la información concerniente a las existencias no es pertinente para nuestro análisis del daño, por lo cual el hecho de que no dispongamos de esa información no afecta a nuestras conclusiones.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 15: Calificación crediticia de Boeing en los últimos años[5913]



7.2087 Por lo que respecta a las ventas y la participación en el mercado, los Estados Unidos se apoyaron en la información que presentaron con respecto al volumen y la cuota de mercado de las entregas de LCA en el mercado de los Estados Unidos. Esa información figura en su totalidad en el párrafo 7.2113 *infra*. Demuestra que las entregas de LCA de Boeing en el mercado de los Estados Unidos disminuyeron espectacularmente, de 280 unidades en 2001 a 126 en 2002, y aún más, hasta 75 unidades, en 2003, para después aumentar a 88 unidades en 2004, caer de nuevo a 78 unidades en 2005, y aumentar a 81 unidades en 2006.[5914] No obstante, las disminuciones en la primera parte de este período reflejan en parte significativa el derrumbamiento de la demanda de LCA en el mercado estadounidense, ya que las disminuciones de la participación de Boeing en las entregas fueron mucho menos espectaculares. La participación de Boeing en el mercado de LCA de los Estados Unidos fue del 70 por ciento en 2001, disminuyó al 58 por ciento en 2002, posteriormente al 56 por ciento en 2003, aumentó al 59 por ciento en 2004, cayó de nuevo al 52 por ciento en 2005 y aumentó hasta el 57 por ciento en 2006.

7.2088 Los Estados Unidos aducen que esta información demuestra que Boeing sufre un daño importante, habida cuenta del empeoramiento de sus resultados financieros, a pesar de los profundos recortes de los costos y los constantes aumentos de productividad, que no pudieron contrarrestar la repercusión neta de las disminuciones de la producción, la utilización de la capacidad y los ingresos por ventas. Destacan que los ingresos de Boeing por operaciones LCA disminuyeron casi dos terceras partes en 2003 y 2004 en comparación con 2002, y sólo aumentaron ligeramente en 2005. Así pues, los Estados Unidos atribuyen el incremento de los ingresos en 2005 casi totalmente al aumento de la productividad.

7.2089 Las Comunidades Europeas aducen que Boeing no sufre un daño importante. A su juicio, una constatación de existencia de daño importante requiere que el estado de la rama de producción de LCA estadounidense, tal como se refleja en los factores enumerados en el párrafo 4 del artículo 15, sea deficiente y/o refleje disminuciones a lo largo del período pertinente. Por tanto, las Comunidades Europeas se centran en su afirmación de que en 2006 Boeing se encuentra en una situación de "sólida salud financiera, tiene una posición dominante en los mercados de LCA mundial y de los Estados Unidos, así como una salud financiera mejor que en 2004 y 2001, y muestra una tendencia acusadamente ascendente.[5915] Las Comunidades Europeas presentan información relativa a los

[5913] Estados Unidos - Prueba documental 403.
[5914] *Véase* el párrafo 7.2116 *supra*, en el que se explica nuestra decisión de examinar los datos sobre entregas, y no sobre pedidos, en este contexto.
[5915] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2159.

ICC suprimida donde se indica [***]

factores enumerados en el párrafo 4 del artículo 15, la cual, aducen, demuestra que no hay disminuciones reales o potenciales en los resultados de Boeing, ni efectos negativos en su condición financiera, a lo largo del período examinado.

Cuadro 43 - Tendencias en las operaciones LCA de Boeing (datos de las Comunidades Europeas)[5916]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ventas (pedidos de LCA en todo el mundo)	316	251	249	277	1.025	1.052
Participación en el mercado estadounidense (por LCA)	48%	59%	43%	35%	57%	69%
Participación en el mercado estadounidense (por número de asientos)	47%	54%	40%	33%	55%	73%
Volumen de pedidos pendientes contratados al final del año (millones de dólares EE.UU.)	75.850	68.159	63.929	70.449	124.132	174.300
Unidades pendientes de entrega al final del año (LCA)	1.228	1.098	1.066	1.058	1.796	2.455
Producción (entregas de LCA)	527	381	281	285	288	396
Ingresos netos (millones de dólares EE.UU.)	1.911	2.107	707	753	1.432	2.733
Margen de explotación	5,45%	7,11%	3,2%	3,6%	6,3%	9,6%
Rendimiento de los activos (División LCA únicamente)	15,9%	20,2%	8,1%	10,2%	19,9%	28,2% (est.)
Rendimiento de los activos (método de los Estados Unidos)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]** (est.)
Flujo de caja (millones de dólares EE.UU.)	2.244	2.345	977	839	1.206	2.429

[5916] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2162 (la columna titulada "cambio - 2004-2006", y las filas que reflejan la "cuota de mercado global" se han suprimido). Las Comunidades Europeas presentaron información adicional sobre algunos de esos factores correspondiente a 2007, CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial, párrafo 200, así como algunos datos preliminares correspondientes a 2008, en las etapas finales del procedimiento ante el Grupo Especial. Como ya hemos indicado, estimamos que la información correspondiente al período 2001-2006 es la más pertinente para nuestro análisis, y no nos hemos apoyado en datos posteriores al llegar a nuestras conclusiones sobre el daño. *Véanse* los párrafos 7.2051 y 7.2053 *supra*. No hemos expuesto en el cuerpo de nuestro informe la información presentada posteriormente.

ICC suprimida donde se indica [***]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Empleo	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	56.310
Salario por empleado	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	n/d
Utilización de la capacidad	n/d	n/d	n/d	~100%	~100%	~100%
Productividad (miles de dólares EE.UU.)	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	505.505

7.2090 Las Comunidades Europeas, apoyándose en lo expuesto *supra*, observan que las ventas de LCA de Boeing (calculadas sobre la base de pedidos de LCA en todo el mundo) en 2005 y 2006 superaron en mucho las ventas en cualquier año anterior. Aducen que en 2006 Boeing consiguió más del 50 por ciento de las ventas en los Estados Unidos en cada uno de los mercados de pasillo único, 200-300 asientos y 300-400 asientos, así como los únicos pedidos en los Estados Unidos de LCA de 400 o más asientos.[5917] Las Comunidades Europeas sostienen que la producción de Boeing aumentó de 2004 a 2006, y es probable que aumente acusadamente en los próximos años como consecuencia del número sin precedentes de pedidos pendientes en 2006. Afirman que los ingresos netos en 2006 superaron los de cualquier año anterior en el período 2001-2005, al tiempo que el margen de explotación en 2006 fue casi tres veces superior al nivel de 2004, y superó sustancialmente el nivel de 2001. Añaden que el flujo de caja y el rendimiento de los activos de Boeing en 2006 superó el de cualquier año anterior en el período 2001-2005, y que la calificación crediticia al final del año 2006 era superior a la de 2004, y la mejor de toda esta rama de producción. Las Comunidades Europeas observan que los salarios por empleado aumentaron sustancialmente entre 2001 y 2005, y consideran que esa tendencia probablemente continuó en 2006, aunque no se disponía de datos pertinentes. Afirman que Boeing ha operado a capacidad plena o casi plena entre 2004 y 2006. Según las Comunidades Europeas, estas pruebas demuestran no sólo que Boeing no está en una lamentable situación económica, sino que no podría distar mucho más de ella, como no fuera ocupando una posición monopolística en todos los mercados de LCA.[5918]

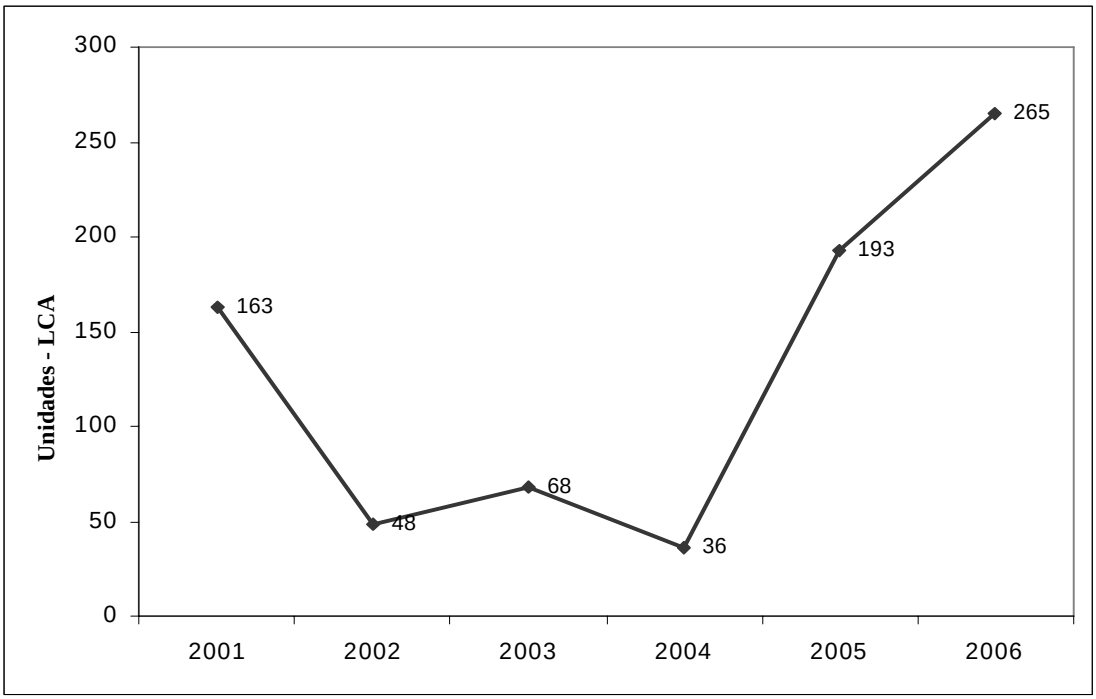
7.2091 Por lo que respecta a las ventas, las Comunidades Europeas afirman, basándose en pedidos de LCA por clientes en los Estados Unidos, así como en la información arriba expuesta, que no hay una disminución real o potencial de las ventas en el período más reciente; a esos efectos se apoyan en el siguiente gráfico:

[5917] Como ya se ha indicado, hemos rechazado la posición de las Comunidades Europeas relativa a la consideración de mercados separados para LCA de pasillo único, LCA de 200-300 asientos, LCA de 300-400 asientos, LCA de 400-500 asientos y LCA de 500 o más asientos. Observamos aquí que las Comunidades Europeas, aunque afirman que las LCA de 400-500 asientos y 500 o más asientos no compiten en el mercado, comparan la LCA 747 de Boeing con el Airbus A380 de 500 o más asientos para demostrar el éxito relativo del Boeing 747. CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2161, nota 2182.

[5918] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2161.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 16: Pedidos de LCA de Boeing por clientes en los Estados Unidos[5919]



Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos no han presentado pruebas creíbles que sugieran que esa tendencia acusadamente ascendente, evidente en el gráfico, cambiará en un futuro próximo.

7.2092 Observamos que los datos que figuran en el gráfico 16 representan pedidos de clientes en los Estados Unidos, mientras que los datos que figuran en el cuadro 43 *supra* representan pedidos de clientes en todo el mundo. El mercado de LCA es de ámbito mundial, y en consecuencia los resultados de explotación en los Estados Unidos por lo que respecta a las LCA de Boeing, que reflejan el estado de la rama de producción pertinente, incluyen las ventas a clientes en todo el mundo. Es más, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre la medida en que los datos presentados por los Estados Unidos incluían resultados relacionados con las ventas de exportación, los Estados Unidos afirmaron que habían presentado "datos sobre factores e índices económicos que afectan a toda la rama de producción nacional de los Estados Unidos", y seguidamente observaron que la rama de producción nacional pertinente "incluye la producción estadounidense de productos LCA 'en su conjunto', comprendida la producción para exportación".[5920] Aunque los Estados Unidos afirman que han limitado su alegación de existencia de daño a la repercusión de las importaciones subvencionadas en el mercado estadounidense[5921], parece que esto sólo se refleja en los datos por lo que respecta a las ventas (entregas), participación en el mercado y precios en los Estados Unidos. Por lo que respecta a los resultados financieros de Boeing, la información presentada por los Estados Unidos parece referirse a las ventas de LCA de Boeing en todo el mundo. Aunque los Estados Unidos han calculado el volumen de ventas basándose en las entregas en los Estados Unidos, las cuantías de dólares expuestas en el cuadro 42 *supra* parecen reflejar ventas en todo el mundo. No vemos inconveniente en realizar nuestro análisis de la existencia de daño basándonos en los datos presentados que reflejan ventas de LCA en todo el mundo, ya que estamos de acuerdo en que en él debemos tener en cuenta la rama de producción nacional de los Estados Unidos "en su conjunto".

[5919] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2164.
[5920] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 239 del Grupo Especial, párrafo 83.
[5921] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 239 del Grupo Especial, párrafo 83.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2093 Las Comunidades Europeas aducen que Boeing es la entidad dominante en términos de participación en el mercado, que calculan basándose en los pedidos de LCA. En los gráficos siguientes se resume la posición de las Comunidades Europeas por lo que respecta a la participación en el mercado[5922]:

Gráfico 17: Pedidos y participación en el mercado de los Estados Unidos de Airbus, LCA de pasillo único, 2001-2006[5923]

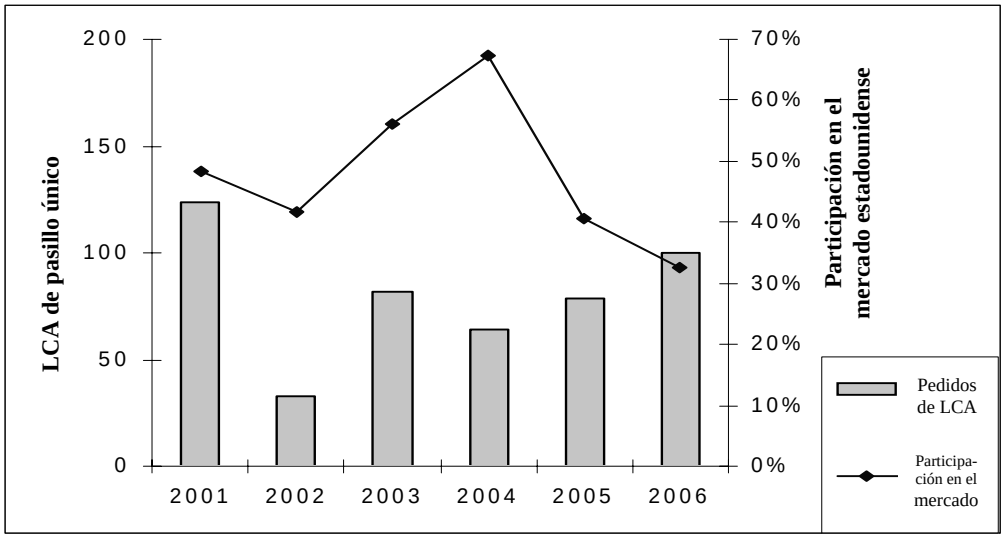
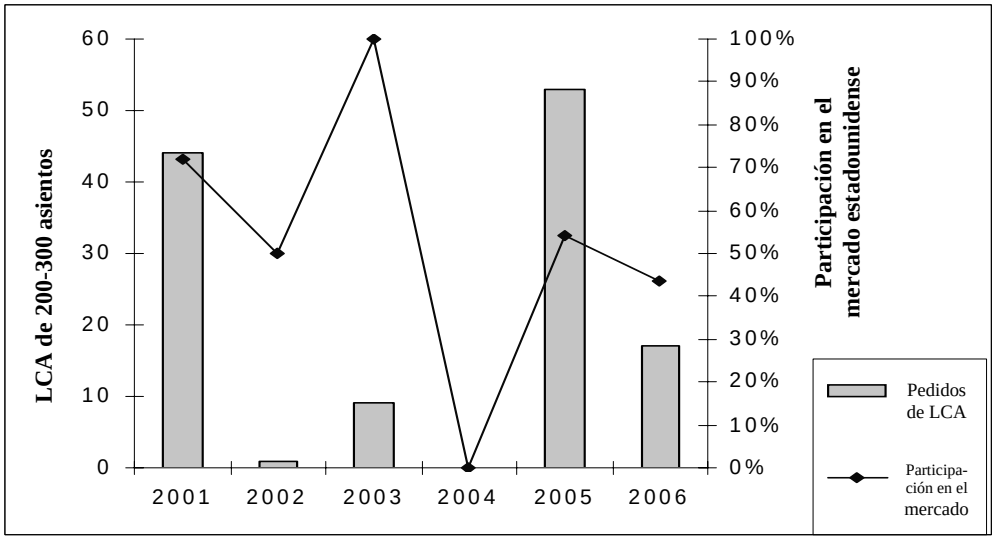


Gráfico 18: Pedidos y participación en el mercado de los Estados Unidos de Airbus, LCA de 200-300 asientos, 2001-2006[5924]



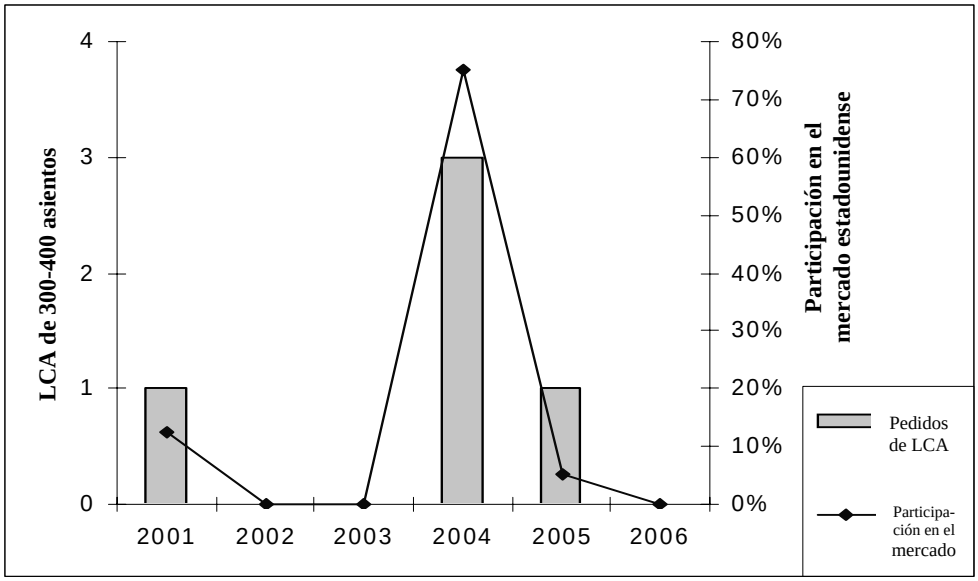
[5922] Las Comunidades Europeas también presentaron una serie de cuadros en los que figuraba el número de pedidos de LCA de Boeing y Airbus en los Estados Unidos, contados por asientos, y para cada uno de los mercados de productos que habían definido. CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2168-2172. Entendemos que los gráficos que se reproducen en el texto constituyen una presentación distinta de los mismos datos, y por tanto no analizan por separado la información basada en el número de asientos.

[5923] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2252.

[5924] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2253.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 19: Pedidos y participación en el mercado de los Estados Unidos de Airbus, LCA de 300-400 asientos, 2001-2006[5925]



7.2094 Aunque hemos estudiado detenidamente la información y los argumentos presentados por las Comunidades Europeas a este respecto, concluimos que la información sobre pedidos desagregada por segmentos del mercado no es en este caso probatoria por lo que respecta a la participación en el mercado. Como ya hemos indicado en el contexto del desplazamiento u obstaculización, consideramos que las entregas son una base más adecuada para determinar la participación en el mercado.[5926] Además, los resultados financieros de Boeing están en gran medida vinculados a las entregas, que es cuando se registra la mayor parte de los ingresos, y que reflejan pedidos hechos en un período anterior. Por tanto, a nuestro juicio, en el contexto del examen del daño importante actual la información concerniente a las entregas es más pertinente para evaluar los cambios en la participación en el mercado de los Estados Unidos de Boeing y Airbus durante el período, ya que los resultados de Boeing reflejarán en gran parte esas entregas. Examinamos la información sobre pedidos más abajo, en el contexto de nuestra evaluación de la amenaza de daño importante. Las Comunidades Europeas también presentan información sobre pedidos de LCA en todo el mundo en los mercados de productos que han definido, y sobre la base del total de asientos en gráficos que figuran en los párrafos 2173 -2178 de su Primera comunicación escrita. Sin embargo, estimamos que esa información no es pertinente para nuestro examen de la participación en el mercado en el contexto del daño, que a nuestro entender debe limitarse a la participación en el mercado de los Estados Unidos, y no en el mercado mundial.

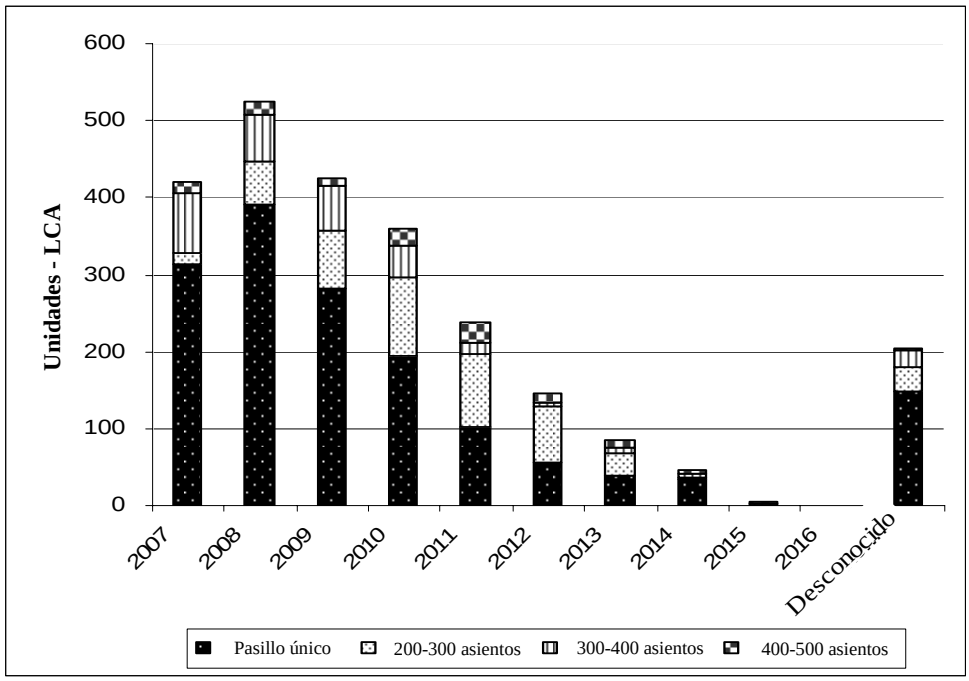
7.2095 En lo que respecta a la producción, las Comunidades Europeas presentan información concerniente a entregas de LCA en todo el mundo sobre la base del número de asientos, no del número de LCA, así como la información concerniente al volumen de producción que figura en el cuadro 43 refundido.[5927] Las Comunidades Europeas afirman que la producción de Boeing, medida por número de asientos, ha aumentado. Reconocen que la producción de LCA de Boeing fue en 2006 significativamente inferior a la de 2001, pero afirman que en el futuro las entregas alcanzarán e

[5925] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2254.
[5926] *Véanse* los párrafos 7.1745-7.1750 *supra*.
[5927] Las Comunidades Europeas observan que las cifras sobre producción que presentan son ligeramente superiores a las presentadas por los Estados Unidos, entre 4 y 10 LCA en cada período, pero reconocen que esto no afecta de manera significativa a la tendencia a lo largo del período 2001-2006. CE, Primera comunicación escrita, nota 2216.

ICC suprimida donde se indica [***]

incluso superarán esos niveles.[5928] A ese respecto, las Comunidades Europeas aluden a los pedidos pendientes de Boeing al final del año, así como a su calendario de entrega de pedidos de LCA existentes, al 31 de diciembre de 2006. Basándose en esto último, afirman que Boeing hará 421 o más entregas en cada año 2007-2008, como se indica en el siguiente gráfico:

Gráfico 20: Calendario de entregas de Boeing para pedidos de LCA existentes, al 31 de diciembre de 2006[5929]



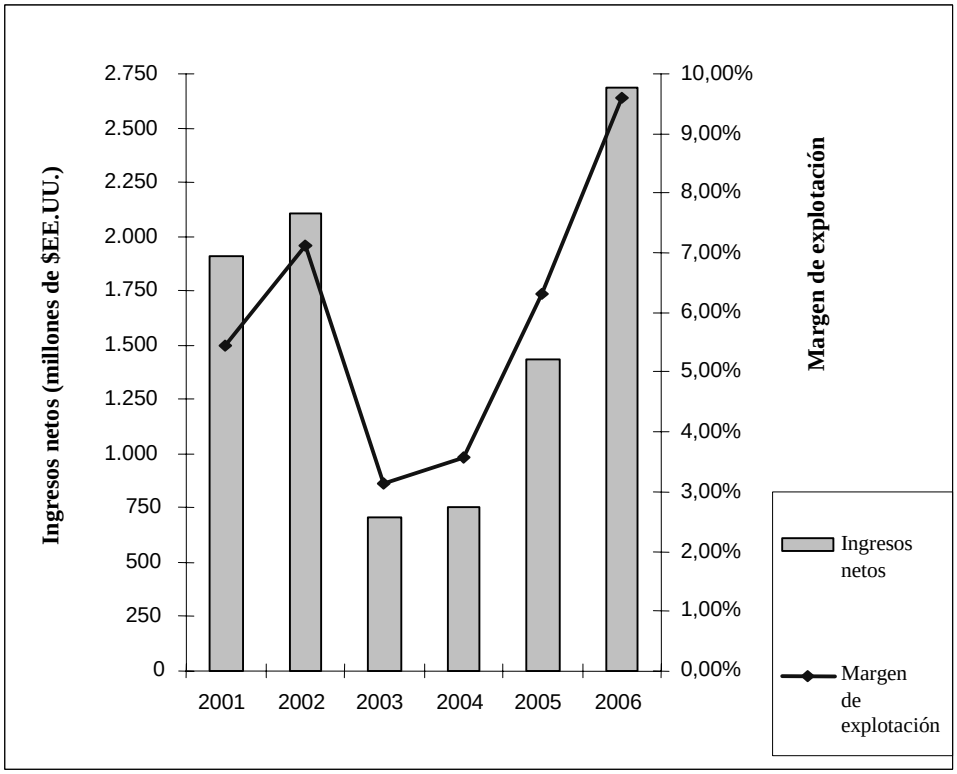
Las Comunidades Europeas consideran que esta información demuestra que la producción de Boeing ha aumentado y seguirá aumentando. Observamos que esta información no se refiere a los niveles de producción durante el período que estamos examinando, niveles que las Comunidades Europeas reconocen fueron en 2006 inferiores a los de 2001. Antes bien, esta información atañe a períodos posteriores a 2006, y estimamos que en la medida en que pueda ser pertinente lo será por lo que respecta a la cuestión de la amenaza de daño importante, que tratamos más abajo.

7.2096 Las Comunidades Europeas sostienen que no hay una disminución real o potencial en los beneficios de Boeing, los cuales, afirman, han aumentado no sólo en términos absolutos sino también como relación entre las ventas de cada año y las de cada año anterior, de 2001 a 2005.[5930] No obstante, la información de las Comunidades Europeas revela una disminución significativa de los ingresos netos de Boeing de 2001 a 2003, con una ligera mejora en 2004, y una mejora significativa en 2005 y 2006.[5931]

[5928] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2182.
[5929] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2183.
[5930] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2188.
[5931] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2162 (cuadro), 2189 (cuadro).

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 21: Ingresos netos y márgenes de explotación de Boeing, 2001-2006[5932]

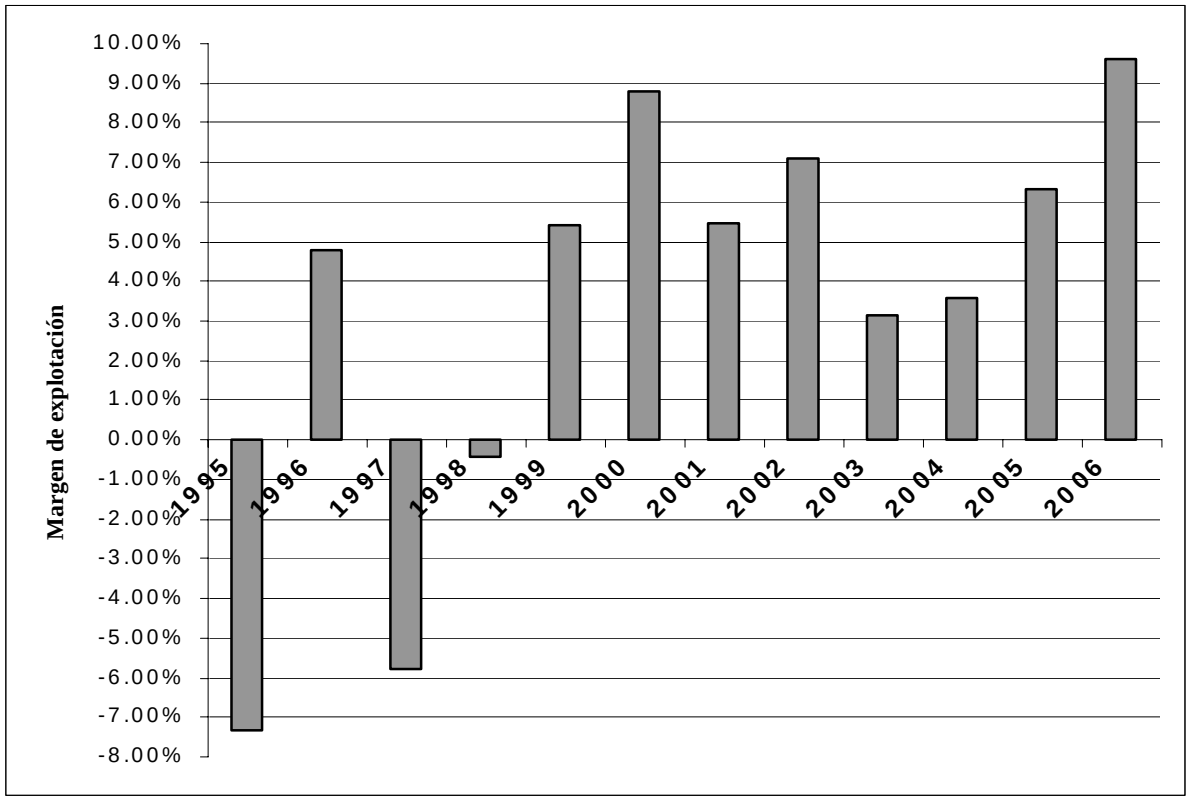


Las Comunidades Europeas sostienen que lo que ha dado lugar al aumento de los ingresos netos en 2004-2006 es el aumento de las entregas y no, como aducen los Estados Unidos, el aumento de la productividad, y hacen referencia a comunicaciones de Boeing a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos (SEC) y a declaraciones a inversores según las cuales el aumento de los ingresos netos en 2005 se debió en gran parte al aumento de las entregas de LCA.[5933] Las Comunidades Europeas también hacen referencia a aumentos sustanciales en los márgenes de explotación de Boeing (ingresos en relación con las ventas) tanto de 2001 a 2004 como en 2006, sin aludir a la sustancial disminución de ese margen de 2001 y 2004 (del 5,45 al 3,6 por ciento).[5934] Las Comunidades Europeas presentan los siguientes datos sobre márgenes de explotación históricos:

[5932] Datos económicos de la División de LCA de Boeing correspondientes a 1995-2006, CE - Prueba documental 240. Las cifras correspondientes a 2006 son estimaciones.
[5933] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2188, CE - Pruebas documentales 242, 266.
[5934] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2190.

ICC suprimida donde se indica [***]

Gráfico 22: Margen de explotación histórico de Boeing, 1995-tercer trimestre de 2006[5935]



Las Comunidades Europeas consideran que los resultados de Boeing son excelentes habida cuenta de sus gastos durante este período, especialmente los relacionados con el lanzamiento y desarrollo de la LCA 787 en 2004, y el 757-8, el 737-ER y la versión de carga del 777. Sugieren que Boeing no había empezado a recuperar los costos de desarrollo de anteriores LCA hasta 2005, cuando lanzó las dos últimas LCA, y afirman que su "fortaleza financiera" le permitió embarcarse en esos ingentes gastos sin que por ello sus beneficios dejaran de aumentar.[5936] Observamos, no obstante, que todas esas aeronaves, con excepción del 787, son variantes de LCA de Boeing existentes, y por consiguiente no conllevan el mismo nivel de gastos de desarrollo que un modelo de LCA totalmente nuevo.

7.2097 Las Comunidades Europeas afirman que el rendimiento de las inversiones de Boeing, en términos de rendimiento de activos[5937], se ha duplicado sobradamente desde 2004 y ha aumentado sustancialmente en comparación con cada año anterior desde 2001. Cuestionan el cálculo del rendimiento de los activos efectuado por los Estados Unidos, que incluía una proporción del activo social de Boeing asignable a la División de LCA de Boeing.[5938] Afirman que el rendimiento de los

[5935] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2190. Las Comunidades Europeas observan que Boeing se fusionó con McDonnell Douglas en 1997, y el cuadro incluye los ingresos y beneficios netos combinados de Boeing y McDonnell Douglas en 1995 y 1996 tal como figuran en Boeing 1997 10-K; cifras de 2001 y 2002 basadas en la declaración corregida de 2003 de los beneficios netos correspondientes a esos años. *Ibid.*, nota 2242.

[5936] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2191.

[5937] Los Estados Unidos convinieron en que el rendimiento de los activos es la medida más razonable de la rentabilidad de las inversiones de la rama de producción de LCA estadounidense. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 242 del Grupo Especial, párrafo 98.

[5938] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2195, donde se hace referencia a Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 935.

ICC suprimida donde se indica [***]

activos se suele medir en función de los beneficios netos o los ingresos de explotación divididos por los activos. Las Comunidades Europeas calcularon el rendimiento de los activos dividiendo los beneficios netos de la División de LCA, tal como se registran en las comunicaciones 10-k de Boeing a la SEC de los Estados Unidos, por el valor de los activos de la División de LCA, también registrado en las comunicaciones 10-k de Boeing, excluyendo así totalmente el activo social de Boeing. Sobre la base de su metodología, las Comunidades Europeas estimaron que el rendimiento de los activos de Boeing en 2006 fue de un 28,2 por ciento, lo que representa un aumento del 175 por ciento sobre 2004 y del 77 por ciento sobre 2001.[5939] Según las Comunidades Europeas, a la luz de los aumentos previstos de las entregas y los beneficios netos, el rendimiento de los activos LCA de Boeing debería seguir aumentando.[5940] Observamos que este aumento previsto, en la medida en que las Comunidades Europeas se basan en él, es más pertinente para un examen de la amenaza de daño, que analizaremos con más detalle *infra*.

7.2098 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos adujeron que como las inversiones empresariales de Boeing no representan un centro de beneficios separado, sino que sustentan las operaciones de la empresa en cada una de las ramas de producción en las que actúa, procede incluir una parte de esos activos al determinar el rendimiento de los activos de Boeing en el contexto de sus operaciones LCA.[5941] Sin embargo, los Estados Unidos concluyeron que la tendencia básica era similar con independencia de que se utilizara su metodología o la de las Comunidades Europeas, y en consecuencia sugirieron que no era preciso que el Grupo Especial decidiera cuál de ellas era más exacta a los efectos de esta diferencia.[5942] Las Comunidades Europeas convinieron en que este desacuerdo por lo que respecta a la metodología para calcular el rendimiento de los activos "no tiene importancia práctica".[5943] Con arreglo a cualquiera de los cálculos, los rendimientos de los activos LCA de Boeing aumentaron cada año desde 2003, y en consecuencia no creemos necesario pronunciarnos sobre la elección de metodología.

7.2099 Las Comunidades Europeas sugieren que Boeing operó a capacidad plena o casi plena en los últimos tres años del período, lo que las Comunidades Europeas definen como producción conforme o casi conforme a las predicciones de entrega. Observan que los Estados Unidos calcularon en el **[*******]** por ciento la utilización de la capacidad en 2005, y aducen que esto no se puede conciliar con las pruebas de que Boeing había vendido toda su producción en 2005 y 2006, había rechazado pedidos, había cumplido (o casi cumplido) sus previsiones de entrega, y tenía un número sustancial de pedidos pendientes.[5944] Mantienen que los Estados Unidos basaron su cálculo en una cifra histórica correspondiente a un período de producción inusualmente alto en 1999, sin dar explicaciones, y que esto no es una base adecuada para calcular la utilización de la capacidad en 2005-2006. Las Comunidades Europeas consideran asimismo que la cifra utilizada por los Estados Unidos agrega inadecuadamente líneas de producción de distintas LCA, que a juicio de las Comunidades Europeas no son fusionables. En consecuencia, las Comunidades Europeas sostienen que su cálculo, basado en las previsiones de entregas ajustadas por cambios año a año, es más significativo.[5945]

7.2100 Por lo que respecta a la "utilización de la capacidad", no parece que las partes discrepen sobre el hecho básico de que en la rama de producción de LCA la capacidad de producción se planifica y establece con años de antelación, sobre la base de los pedidos reales y la demanda prevista. Como reconocen las Comunidades Europeas, "la capacidad es en la rama de producción de LCA un

[5939] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2196.
[5940] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2197.
[5941] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 89.
[5942] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 90.
[5943] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 242 del Grupo Especial, párrafo 230.
[5944] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2207 y 2208.
[5945] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2210.

ICC suprimida donde se indica [***]

concepto más complejo que en muchas otras ramas de producción, porque no puede basarse en estrangulamientos al nivel de la capacidad prevista de la maquinaria o al nivel de las fábricas".[5946] Los Estados Unidos mantienen que Boeing determina sus niveles de producción, y por consiguiente su capacidad, a medio plazo, sobre la base de los pedidos que ha recibido y espera recibir.[5947] Afirman que como Boeing recibió menos pedidos para entregas de LCA a partir de 2001, redujo la mano de obra y otros factores de producción, pero no redujo su "capacidad básica de producir LCA a los niveles anteriores".[5948] Por lo tanto, los Estados Unidos consideran adecuado evaluar la utilización de la capacidad de Boeing dividiendo la producción real por el nivel de capacidad histórico realmente alcanzado por Boeing. Las Comunidades Europeas sostienen, por otro lado, que como Boeing no produjo aeronaves por encima del número de pedidos, y redujo el número de turnos de entrega en previsión de la disminución de las entregas, su capacidad de utilización debe definirse como la producción real dividida por el número de turnos de entrega previstos.[5949]

7.2101 A nuestro juicio, dado que por lo general los fabricantes de LCA sólo producen en respuesta a pedidos recibidos o que se espera recibir, la metodología de las Comunidades Europeas para determinar la "utilización de la capacidad" generalmente produciría una cifra cercana al 100 por ciento, con independencia de lo que ocurriera en el mercado al que el fabricante estuviera reaccionando y de las razones de cualquier disminución de la producción. Por tanto, en términos generales consideramos que la metodología de los Estados Unidos es más adecuada para evaluar la utilización de la capacidad. Es evidente que Boeing redujo tanto los niveles de producción de LCA como el número de turnos de entrega de LCA previstos, en comparación con los niveles históricos, y por tanto que su utilización de la capacidad disminuyó de 2001 a 2003, y aumentó posteriormente, si bien no hasta el nivel registrado en 2001.[5950]

7.2102 Las Comunidades Europeas sostienen que Boeing no está sufriendo ningún efecto negativo en el flujo de caja, y afirman que no sólo el flujo de caja es en 2006 mayor que en cualquier año anterior desde 2001, sino que la tendencia creciente de los beneficios netos sugiere que seguirá aumentando. Consideran, además, que aunque grandes gastos de capital redujeran el flujo de caja, ello no sería necesariamente un indicio de dificultades económicas, ya que podría considerarse como una inversión en el futuro de Boeing.[5951] Las Comunidades Europeas mantienen también que las tendencias crecientes de los resultados de Boeing revelan que éstos seguirán siendo sólidos y que es probable que la producción aumente, lo que indica la inexistencia de efectos negativos reales o potenciales sobre el crecimiento.[5952] En lo tocante a la capacidad de Boeing de reunir capital o la inversión, las Comunidades Europeas sostienen que Boeing está fuerte, ha mejorado en relación con 2004, y prevé seguir fortaleciéndose.[5953] En apoyo de su afirmación, las Comunidades Europeas destacan el crecimiento sin precedentes de los precios de las acciones de Boeing en 2004-2006, y su alta, si bien no máxima, calificación crediticia, que ha mejorado en 2004-2006.[5954]

7.2103 Las Comunidades Europeas sostienen que no se ha "establecido concluyentemente" la existencia de efectos reales o negativos en el empleo.[5955] Observan que la mano de obra de Boeing

[5946] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2198.
[5947] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 226-231; Estados Unidos, observaciones sobre CE, respuesta a la pregunta 210 del Grupo Especial, párrafos 291-296.
[5948] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 92.
[5949] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2162, 2198-2210.
[5950] Esta capacidad total se redujo para 2006 a fin de reflejar el cierre en 2005 de las instalaciones de producción del Boeing 757. Estados Unidos, respuesta a la pregunta 238 del Grupo Especial, párrafo 81, nota 105.
[5951] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2212.
[5952] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2215.
[5953] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2216.
[5954] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2216 y 2217 (y cuadros).
[5955] CE, Primera comunicación escrita, epígrafe que antecede al párrafo 2221.

ICC suprimida donde se indica [***]

-medida como el número de empleados a tiempo completo de la División de LCA de Boeing, con exclusión de ejecutivos y trabajadores contratados- aumentó en 2004-2006.[5956] Las Comunidades Europeas consideran que el recurso de los Estados Unidos a la reducción del empleo entre 2001 y 2005 no sirve para evaluar la existencia de daño importante, porque las reducciones de empleo desde 2001 se deben en gran parte a la reestructuración de Boeing, el recorte de sus costos y a sus esfuerzos de subcontratación. Por lo que respecta a los salarios, las Comunidades Europeas afirman que no es posible determinar los salarios por empleado sobre la base de la información disponible, y que la información sobre salarios totales en que se apoyan los Estados Unidos es poco informativa, y en el peor de los casos engañosa, como base para evaluar el daño. Las Comunidades Europeas afirman que dadas las pruebas de que los salarios por empleado han aumentado significativamente a lo largo de este período, lo que explica una reducción sustancial del total de salarios pagados tiene que ser una reducción del empleo, que es coherente con las iniciativas en pro de una mayor eficiencia y el aumento de la subcontratación de Boeing. Sin embargo, las Comunidades Europeas mantienen que en este contexto ni la información sobre el empleo ni la información sobre los salarios sirven para evaluar la existencia de daño importante.

7.2104 Como observamos al comienzo de nuestro análisis, estamos realizando un análisis en dos etapas de la cuestión del daño. Por lo que respecta a nuestra evaluación del estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, observamos que las tendencias que se deducen de los datos presentados por ambas partes muestran en gran medida el mismo panorama, si bien las partes hacen hincapié en distintos aspectos y llegan a distintas inferencias y conclusiones. En su mayor parte, las Comunidades Europeas no rechazan las cifras presentadas por los Estados Unidos, pero se basan en los datos que ellas han presentado al formular sus argumentos, que los Estados Unidos, a su vez, tampoco rechazan en su mayor parte. Por lo que respecta a los resultados de explotación de la División de LCA de Boeing, no vemos motivos para no aceptar la exactitud de la información presentada por ambas partes, y abordaremos las diferencias cuando sean pertinentes. Aunque ninguna de las partes ha aludido expresamente a las condiciones de competencia en el mercado de los Estados Unidos, consideramos que éstas se reflejan en el análisis que figura en otra parte de nuestro informe.[5957]

7.2105 Por lo general, la información presentada por ambas partes demuestra que la situación de Boeing se deterioró significativamente de 2001 a 2003, y posteriormente mejoró, con resultados significativamente mejores en 2006, si bien no a los niveles registrados en 2001 para todos los factores. Como ya hemos indicado, hemos centrado nuestra evaluación en los resultados de Boeing en el período 2001-2006, que consideramos constituye un período adecuado como base para llegar a conclusiones en el contexto de nuestro análisis del daño.

7.2106 Por lo que respecta a las ventas de LCA, las Comunidades Europeas registran las ventas en términos del número de LCA pedidas. En el marco de nuestro análisis, las cifras de ventas en dólares presentadas por los Estados Unidos son más pertinentes para una consideración del estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. Los fabricantes de aeronaves obtienen la mayor parte de los ingresos de una venta no en el momento en que la aeronave se vende, es decir, se pide, sino en el momento en que se entrega. En consecuencia, los resultados de explotación del fabricante en cualquier momento dado no reflejarán los ingresos previstos atribuibles a LCA ya pedidas pero aún no

[5956] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2221. Las Comunidades Europeas observan que las cifras en las que se apoyan, tomadas del sitio Web de Boeing, CE - Prueba documental 515, no son exactamente las mismas que las presentadas por los Estados Unidos en su Primera comunicación escrita, pero que esa discrepancia varía anualmente al alza o la baja en **[***]**, y no afecta de manera importante a la tendencia. *Ibid.*, nota 2296.

[5957] *Véase* la sección VII.F.6 de este informe *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

entregadas.[5958] No obstante, la solidez del libro de pedidos de un fabricante es importante para evaluar su situación global, ya que ofrece indicaciones sobre los resultados futuros de la empresa, que probablemente se reflejarán en factores como el precio de sus acciones y su calificación crediticia. A ese respecto, aunque esos factores no están enumerados en el párrafo 4 del artículo 15, tomamos nota de la información no controvertida presentada por las Comunidades Europeas, que refleja aumentos significativos en los precios de las acciones de Boeing de 2004 a 2006, y calificaciones crediticias de primer rango en la rama de producción de Moody's, Standard & Poor's y Fitch, y la consideramos pertinente.[5959]

7.2107 De la información que tenemos ante nosotros se desprende claramente que Boeing sufrió una reducción significativa de sus ventas de 2001 a 2004. Las ventas mejoraron ligeramente en 2005, y después mejoraron más significativamente en 2006, si bien se mantuvieron muy por debajo de los niveles registrados en 2001. La utilización de la capacidad mostró una tendencia similar, disminuyendo de manera significativa de 2001 a 2003, y aumentando anualmente a partir de entonces. Los ingresos de explotación de Boeing mostraron una tendencia algo distinta, aumentando ligeramente de 2001 a 2002, para derrumbarse hasta menos de la mitad del nivel de 2002 en 2003, mejorar ligeramente en 2004, prácticamente duplicarse en 2005, y aumentar significativamente en 2006. Los márgenes de explotación, presentados por las Comunidades Europeas y no discutidos por los Estados Unidos, mostraron una tendencia similar, mejorando de 2001 a 2002, para caer en más de la mitad en 2003, mejorar ligeramente en 2004, prácticamente duplicarse en 2005, y mejorar significativamente en 2006. Los Estados Unidos atribuyen la mejora en 2002 a esfuerzos de reducción de costos y aumentos de productividad. Sin embargo, los datos sobre productividad presentados por los Estados Unidos de hecho no revelan ganancias hasta 2004, cuando la productividad (no ajustada por los cambios en la metodología contable de Boeing introducidos en 2006) fue superior a la registrada en 2001, y siguió mejorando en 2005, y sustancialmente en 2006. Aunque reconocemos, como hacen las Comunidades Europeas, que Boeing desplegó importantes esfuerzos de reducción de costos durante este período, y especialmente durante 2001-2004, los Estados Unidos no han presentado datos sobre esos esfuerzos, con excepción de información que revela una reducción continuada y significativa de los salarios y el empleo desde 2001. A nuestro juicio, los esfuerzos de reducción de costos no reflejan en sí mismos el daño a una rama de producción, y en consecuencia la reducción de los salarios y el empleo con el fin de reducir costos y mejorar la eficiencia en la producción tampoco indican necesariamente que la rama de producción sufre daños.

7.2108 La información sobre el rendimiento de los activos presentada por las partes muestra la misma tendencia que los ingresos de explotación, con un ligero aumento de 2001 a 2002, después una caída abrupta en 2003, una mejora ligera en 2004, una mejora más clara en 2005, y un aumento hasta prácticamente el doble en 2006.[5960] Por lo que respecta al flujo de caja, las partes presentaron información muy similar, salvo en lo correspondiente a 2006. Esos datos muestran una ligera disminución de 2001 a 2002, después un derrumbamiento hasta menos de la mitad del nivel de 2002 en 2003, una nueva disminución en 2004, y una mejora significativa en 2005. Para 2006, los datos de los Estados Unidos muestran un aumento del 57 por ciento, mientras que los de las Comunidades Europeas muestran un aumento de poco más del 100 por ciento. Los Estados Unidos no hicieron

[5958] Además, los pedidos de LCA, si finalmente éstas se entregan, representan producción e ingresos futuros, aunque ésta es una consideración que afecta más a la cuestión de la amenaza de daño importante.

[5959] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2216 y 2217.

[5960] Como ya hemos indicado, esta tendencia es la misma con independencia de que el cálculo sea el efectuado por los Estados Unidos o por las Comunidades Europeas. No nos apoyamos en los niveles absolutos presentados, y en consecuencia la diferencia en los valores absolutos en cuestión no afecta a nuestro análisis.

ICC suprimida donde se indica [***]

observaciones sobre esa discrepancia cuando se les dio la oportunidad de hacerlas, y en consecuencia no estamos en condiciones de conciliarla.[5961]

7.2109 Reconocemos que los salarios y el empleo disminuyeron regularmente a lo largo del período, para finalizar en niveles ligeramente superiores a la mitad de los registrados en 2001. Sin embargo, esa disminución refleja claramente los significativos programas de reducción de costos y eficiencia aplicados por Boeing, así como el aumento de la subcontratación, lo cual, como hemos señalado, no indica necesariamente que la rama de producción está sufriendo un daño. Los Estados Unidos no rechazan el argumento de las Comunidades Europeas de que las reducciones del empleo y los salarios totales reflejan decisiones de Boeing de aumentar la eficiencia y reducir costos, entre otras formas reduciendo significativamente el número de sus empleados. Es más, los Estados Unidos afirmaron que "Boeing ha seguido siendo competitivo a pesar de su pérdida de cuota de mercado en su mercado nacional y la reducción de los precios, especialmente en tiempos de derrumbamiento de la demanda, reduciendo costos y mejorando la productividad".[5962] Los Estados Unidos afirmaron seguidamente que a pesar de la "recuperación de la salud financiera de Boeing" el empleo no aumentó.[5963] A nuestro juicio, este hecho no respalda la conclusión de que Boeing está sufriendo daño, sino que indica que los esfuerzos de reducción de costos de Boeing han tenido el efecto deseado de mejorar los de Boeing, permitiéndole mejorar significativamente su situación financiera.

7.2110 Como hemos indicado, el empeoramiento de los resultados de Boeing tuvo lugar durante la primera parte del período que estamos examinando, principalmente en 2002 y 2003, y el estado de la rama de producción mejoró significativamente a partir de entonces. Los Estados Unidos aducen que las mejoras deben interpretarse en el contexto de una demanda inusualmente alta en 2005 y 2006, y afirman que Boeing ha seguido siendo competitiva, a pesar de la pérdida de cuota de mercado en los Estados Unidos y la reducción de los precios, mediante una reducción de los costos y un aumento de la productividad.[5964] Aunque no discrepamos de la afirmación de los Estados Unidos, consideramos que tiene poca importancia para determinar si la rama de producción de LCA estadounidense sufre un daño importante. Las partes están de acuerdo en que las condiciones propias de una demanda cíclica afectan mucho a la rama de producción de LCA. El mero hecho de que el mejoramiento de los resultados tenga lugar en un momento en que la demanda ha aumentado no significa que no podamos concluir que ese mejoramiento refleja la inexistencia de daño importante para la rama de producción. Los Estados Unidos aducen que cualquier daño resultante de una disminución de la demanda se puede distinguir del daño resultante de las importaciones subvencionadas, y afirman que si la cuota de mercado de Boeing hubiera permanecido al nivel de 2002 hasta 2005, inclusive, Boeing habría entregado bastantes más aeronaves, y habría hecho un número significativamente mayor de ventas.[5965] Sin embargo, este es un argumento que atañe a otros factores que puedan estar causando daños, y no afecta directamente a si el estado de la rama de producción de LCA estadounidense refleja un daño importante.

7.2111 Tras haber examinado las pruebas y argumentos presentados por las partes, concluimos que, en general, los resultados de Boeing en 2006, y en 2005 con respecto a diversos factores, reflejan una mejora significativa en comparación con la parte anterior del período. Aunque es cierto que los niveles de producción, utilización de la capacidad, ventas y flujo de caja fueron en 2006 inferiores a los de 2001, las cifras relativas a los ingresos de explotación y el rendimiento de los activos no sólo mejoraron después de las anteriores reducciones, sino que superaron sobradamente los niveles registrados en 2001. La productividad mostró también un aumento significativo después de las

[5961] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 240 del Grupo Especial, párrafo 85 ("las esferas de acuerdo incluyen ... el flujo de caja").
[5962] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 737.
[5963] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 737.
[5964] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 737.
[5965] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 748.

ICC suprimida donde se indica [***]

primeras reducciones, y en 2006 era muy superior al nivel de 2001. Los datos demuestran que tras el derrumbamiento de la demanda en el mercado de LCA como consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre, los resultados de Boeing empezaron a recuperarse en 2004, y que hacia el final del período que examinamos Boeing estaba operando a niveles que, a nuestro juicio, no justifican una constatación de que la rama de producción de LCA de los Estados Unidos sufre un daño importante.

7.2112 Tras haber concluido que la rama de producción de LCA estadounidense no sufre un daño importante, no creemos necesario formular constataciones sobre si las importaciones subvencionadas, habida cuenta de su volumen y sus efectos sobre los precios, y su consiguiente repercusión sobre la rama de producción nacional, están causando un daño importante. Como ya hemos indicado, y al no haber desacuerdo alguno entre las partes por lo que respecta a este planteamiento, hemos concluido que un análisis en dos etapas es adecuado en esta diferencia, y estamos aplicando esa metodología. Pese a ello, procederemos a examinar las principales pruebas y argumentos concernientes al volumen de las importaciones, sus efectos sobre los precios, y la relación causal, a fin de establecer una base fáctica para la ulterior consideración de esa cuestión en el caso de que fuera necesaria en el contexto de una apelación de nuestra decisión.

Volumen de las importaciones subvencionadas

7.2113 En lo que respecta al volumen de las importaciones subvencionadas, el párrafo 2 del artículo 15 del Acuerdo SMC requiere que se tenga en cuenta "si ha habido un aumento significativo de las mismas, en términos absolutos o en relación con la producción o el consumo del Miembro importador".

7.2114 Los Estados Unidos presentaron la siguiente información concerniente al volumen de las importaciones subvencionadas[5966]:

Cuadro 44 - Cantidad de LCA entregadas en el mercado de los Estados Unidos

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	122	91	60	60	71	61
Boeing	280	126	75	88	78	81
Total	**402**	**217**	**135**	**148**	**149**	**142**

Cuadro 45 - Cuota de mercado (cantidad de LCA entregadas) en el mercado de los Estados Unidos

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	30%	42%	44%	41%	48%	43%
Boeing	70%	58%	56%	59%	52%	57%

Cuadro 46 - Cuota de mercado en los Estados Unidos, por valor (precio de catálogo)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Airbus	28%	34%	44%	50%	53%	49%
Boeing	72%	66%	56%	50%	47%	51%

[5966] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 731, cuadro 3.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2115 Las Comunidades Europeas no discuten la información presentada por los Estados Unidos. Tampoco presentan información alguna o argumentos sobre el volumen de las importaciones subvencionadas *per se*. En la medida en que presentan información sobre pedidos de LCA de Boeing y Airbus en el mercado de los Estados Unidos, y la consiguiente "cuota de mercado" que representan esos pedidos, esta información, a nuestro juicio, no ofrece fundamento alguno para sacar conclusiones concernientes al volumen de las importaciones.

7.2116 Ya hemos concluido que, en el contexto del examen del desplazamiento u obstaculización en el marco del párrafo 3 del artículo 6, el examen de las entregas es más pertinente que la información concerniente a los pedidos.[5967] Lo mismo opinamos por lo que respecta al examen del volumen de las importaciones en el contexto del daño en el marco del apartado a) del artículo 5. Una sencilla lectura del texto de los párrafos 1, 2, 4 y 5 del artículo 15 demuestra que todas esas disposiciones requieren un examen de las importaciones subvencionadas. A la luz del sentido corriente del término "importación", ya analizado[5968], estimamos que procede centrarse en las entregas, y en consecuencia consideramos que la información concerniente a las entregas proporcionada por los Estados Unidos, que las Comunidades Europeas no discuten, es la información más directamente pertinente y probatoria para examinar el volumen de las importaciones subvencionadas. A nuestro entender, los datos sobre los pedidos de LCA tienen una pertinencia limitada por lo que respecta al examen del volumen de las importaciones subvencionadas requerido por el párrafo 2 del artículo 15 del Acuerdo SMC. Además, aunque la información sobre pedidos proporciona una buena indicación de la probabilidad de futuras importaciones, los pedidos de LCA, incluso los pedidos firmes, no necesariamente resultan en entregas reales. Además, los pedidos pueden resultar en entregas años más tarde, y si son hechos por una empresa de arrendamiento, en entregas a un país distinto del país de esa empresa, y en realidad jamás importarse en el país de esa empresa. Concluimos, por tanto, que el examen de si "ha habido un aumento significativo de las importaciones subvencionadas, en términos absolutos o en relación con la producción o el consumo del Miembro importador", como requiere el párrafo 2 del artículo 15, debe centrarse en el número de LCA de Airbus realmente entregadas en los Estados Unidos.

7.2117 Además, hemos rechazado la opinión de las Comunidades Europeas de que debemos centrar nuestro análisis en distintas categorías de productos.[5969] Por tanto, aunque consideráramos que la información presentada por las Comunidades Europeas con respecto a los pedidos es pertinente, sólo lo consideraríamos en la medida en que guarda relación con pedidos de todas las LCA. Las Comunidades Europeas sí presentan un cuadro en el que figuran los pedidos de LCA de Boeing y Airbus en los Estados Unidos, por número de asientos.[5970] Tal como la entendemos, esta información no cuenta unidades de LCA, sino más bien el número total de asientos que representan las unidades de LCA pedidas. Una vez más, como esta información concierne a los pedidos, estimamos que no es probatoria por lo que respecta al volumen real de importaciones de LCA de Airbus en los Estados Unidos. Además, aunque en principio el número de asientos puede ser una base pertinente para agregar información concerniente a distintos modelos de LCA, las Comunidades Europeas no han explicado en qué manera esa información describe el volumen de las importaciones de LCA en los Estados Unidos; en el mejor de los casos, describe el volumen de asientos de LCA pedidos por clientes en los Estados Unidos, incluidas empresas de arrendamiento con sede en los Estados Unidos, para entrega en algún momento futuro en lugares no especificados. No nos parece nada claro, y las Comunidades Europeas no explican, en qué modo esta información contribuye al examen del volumen de las importaciones en los Estados Unidos durante el período que examinamos.

[5967] *Véase* el párrafo 7.1748 *supra*.
[5968] *Véase* el párrafo 7.1747 *supra*.
[5969] *Véase* el párrafo 7.1680 *supra*.
[5970] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2168, 2169-2172.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2118 Por último, las Comunidades Europeas presentan información sobre el volumen de LCA pedidas a lo largo del período 2001-2006, por número de asientos y por número de LCA, para cuatro categorías de productos, en todo el mundo.[5971] Por las mismas razones arriba expuestas, consideramos que esta información no es probatoria por lo que respecta al volumen de las importaciones. Además, y aún más importante, no creemos que la información relativa a la participación en el mercado mundial sea pertinente para la cuestión de las importaciones en los Estados Unidos o, más en general, para el análisis del mercado de los Estados Unidos a efectos de analizar el daño a la rama de producción de LCA estadounidense. Por consiguiente, basamos nuestro examen del volumen de las importaciones en los datos presentados por los Estados Unidos.

7.2119 Medidas en términos de número de aeronaves entregadas, las importaciones de LCA de Airbus disminuyeron de manera significativa durante el período sobre el que disponemos de datos. No obstante, también el número total de aeronaves entregadas en el mercado de los Estados Unidos durante este período disminuyó de manera significativa, de 402 en 2001 a menos de la mitad de esa cifra en 2006. Habida cuenta de esa disminución, estimamos que la información sobre la cuota de mercado permite entender mejor este último, al representar el volumen de LCA de Airbus importadas en relación con el consumo interno.

7.2120 En términos de cuota de mercado, las importaciones de LCA de Airbus aumentaron a lo largo del período que estamos examinando, especialmente de 2001 a 2003, período en el que aumentaron 14 puntos porcentuales, disminuyeron ligeramente en 2004, aumentaron en 2005, y disminuyeron de nuevo en 2006, para terminar con una cuota de mercado del 43 por ciento, 13 puntos porcentuales superior a la de 2001. Consideramos que la información sobre cuota de mercado, por valor, calculado con arreglo al precio de catálogo, tiene poca importancia, ya que las partes están de acuerdo en que los precios de catálogo de las LCA no son un indicador realista del valor de la aeronave realmente pedida y entregada.[5972] Dado que sólo hay dos productores, cada aumento de la cuota de mercado de Airbus en el mercado de los Estados Unidos representa una pérdida proporcional de cuota de mercado de Boeing. En consecuencia, aunque el número de LCA de Airbus importadas entregadas en el mercado de los Estados Unidos disminuyó, la cuota de mercado que esas importaciones representaron aumentó de manera significativa, del 30 por ciento en 2001 al 43 por ciento en 2006, lo que significa un aumento de la cuota de mercado superior al 40 por ciento a lo largo del período. No obstante, la mayor parte de ese aumento tuvo lugar de 2001 a 2003, período durante el cual la cuota de mercado aumentó del 30 al 44 por ciento, es decir, un 47 por ciento.

Efecto de las importaciones subvencionadas sobre los precios

7.2121 El párrafo 2 del artículo 15 del Acuerdo SMC requiere, con respecto al "efecto de las importaciones subvencionadas sobre los precios", que se tenga en cuenta:

> "si ha habido una significativa subvaloración de precios de las importaciones subvencionadas en comparación con el precio de un producto similar del Miembro importador, o bien si el efecto de tales importaciones es hacer bajar de otro modo los precios en medida significativa o impedir en medida significativa la subida que en otro caso se hubiera producido".

[5971] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2173-2178.

[5972] Observamos que la información sobre la cuota de mercado, en valor, presentada por los Estados Unidos demuestra que la cuota de mercado de Airbus aumentó regularmente de 2001 a 2005, del 28 al 53 por ciento, y después disminuyó en 2006 hasta el 49 por ciento, mientras que la cuota de mercado de Boeing disminuyó en general proporcionalmente. Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 732, cuadro (C). Esto corresponde en buena medida a los cambios en la cuota de mercado, en volumen, lo que sugiere, como aducen los Estados Unidos, que la proporción de LCA de mayor y menor valor vendidas por las dos empresas fue relativamente similar en cualquier momento dado. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 734.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2122 Los Estados Unidos observan que "el expediente no contiene datos sobre precios de LCA comparables para todas las ventas en los Estados Unidos", y tratan de demostrar, basándose en información de dominio público, que Airbus consiguió crecer en el mercado de los Estados Unidos ofreciendo precios inferiores a los precios de Boeing, y que las importaciones subvencionadas han impedido la subida de los precios o los han hecho bajar.[5973] Por lo que respecta a sus alegaciones de subvaloración de precios, los Estados Unidos presentan pruebas circunstanciales relativas a las ventas de LCA de Airbus a JetBlue, Frontier y America West Airlines, que representan casi un 40 por ciento de las entregas de Airbus en 2001-2005. Los Estados Unidos observan que esas tres líneas aéreas hicieron sus primeros pedidos de LCA de Airbus en 1999, y después hicieron importantes pedidos complementarios adicionales a Airbus a lo largo de 2005, que los Estados Unidos consideran pérdidas derivadas de las anteriores campañas de venta, y que se reflejan en una pérdida de cuota de mercado para Boeing.[5974] Los Estados Unidos afirman que en cada uno de esos casos Boeing fue un fuerte competidor para el pedido inicial, y que aunque no conocen el precio real que cada línea aérea pagó a Airbus, habida cuenta de todas las concesiones que acompañaron a la venta, información públicamente disponible indica que la subvaloración de precios por Airbus desempeñó un papel crucial que le permitió ganar esos clientes.[5975] Los Estados Unidos sostienen asimismo que Boeing perdió las campañas de venta "más significativas" en el mercado de los Estados Unidos en 2001-2005 debido a la subvaloración de precios por parte de Airbus, y citan a ese respecto una declaración del Director de Virgin America, tras la adquisición (incluidas opciones) de casi 100 LCA, de que aunque había "propuestas muy atractivas" de ambos fabricantes, la línea aérea estaba "encantada con las favorables condiciones económicas" ofrecidas por Airbus.[5976]

7.2123 Las Comunidades Europeas no abordan específicamente las alegaciones de subvaloración de precios formuladas por los Estados Unidos al responder a su alegación de existencia de daño. En lugar de ello, "incorporan y citan todas las pruebas y argumentos que refutan las alegaciones de existencia de perjuicio grave formuladas por los Estados Unidos".[5977] Así pues, las Comunidades Europeas aparentemente consideran que el Grupo Especial debe examinar de nuevo esa información y determinar por sí mismo en qué sentido es pertinente y/o probatoria como respuesta a las alegaciones específicas de los Estados Unidos en el contexto del daño. Consideramos que este método de presentar su defensa no es ni mucho menos satisfactorio, ya que deja al Grupo Especial sumido en la incertidumbre sobre los argumentos específicos que las Comunidades Europeas pretenden formular y las pruebas en las que se apoyarían en respuesta a la información y los argumentos específicos presentados por los Estados Unidos en apoyo de sus alegaciones de subvaloración de precios por las importaciones subvencionadas en el mercado estadounidense. Además, en el contexto del daño, como ya se ha indicado, estamos examinando los efectos de las importaciones subvencionadas en la rama de producción de LCA estadounidense, en lugar de considerar los efectos de las subvenciones en sí mismas, como hacemos en el contexto del perjuicio grave. En consecuencia, no vemos del todo claro en qué sentido los argumentos de las Comunidades Europeas en el contexto del perjuicio grave son pertinentes para el análisis del daño. Pese a ello hemos examinado de nuevo los argumentos y la información a que hacen referencias las Comunidades Europeas, centrándonos en las ventas en las que concretamente se apoyaron los Estados Unidos para respaldar su alegación de subvaloración de precios, concernientes a JetBlue, Frontier, America West y Virgin America.

7.2124 Las Comunidades Europeas abordan las ventas a JetBlue, Frontier, America West y Virgin America en el contexto de su argumento de que las subvenciones al modelo de LCA A320 no causaron una significativa pérdida de ventas de la aeronave Boeing 737, ni tuvieron por efecto una

[5973] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 737.
[5974] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 737.
[5975] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafos 738-740.
[5976] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 740.
[5977] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2250.

ICC suprimida donde se indica [***]

significativa subvaloración de precios.[5978] Aducen que recae sobre los Estados Unidos la obligación de probar que en cada campaña de venta impugnada la magnitud, naturaleza y antigüedad de las subvenciones causaron en aquel momento que los precios de la familia Airbus A320 fueran significativamente inferiores que los precios de Boeing. Las Comunidades Europeas afirman que un precio inferior ganador no equivale a una "significativa subvaloración de precios", y ni siquiera a "subvaloración", y añaden que no basta con que los precios ganadores de Airbus fueran más bajos que la última oferta de Boeing. A juicio de las Comunidades Europeas, sólo si el precio inferior ganador de Airbus es significativamente inferior, y ese precio significativamente inferior es causado por las subvenciones, pueden aceptarse las alegaciones de los Estados Unidos sobre una significativa pérdida de ventas.[5979]

7.2125 Las Comunidades Europeas aducen que una "significativa subvaloración de precios" requiere una evaluación objetiva de si las subvenciones han causado que los precios de Airbus sean significativamente más bajos, y afirman que a este respecto los Estados Unidos no han satisfecho sus obligaciones probatorias.[5980] Sostienen que la cuantía de las supuestas subvenciones al A320 en cada una de esas supuestas pérdidas de ventas fue *de minimis*, y en consecuencia demasiado pequeña para proporcionar al personal de ventas de Airbus fondos suficientes para rebajar de manera significativa los precios de la familia A320, que en algunas de esas ventas el precio ganador de Airbus fue de hecho mayor que la oferta final de Boeing, y que había otras razones importantes, no relacionadas con los precios, por las que la empresa obtuvo aquella venta, que rompen la relación causal entre los efectos de las subvenciones y la fijación de precios más bajos.[5981] Las Comunidades Europeas afirman que el precio, si bien es una consideración pertinente, especialmente para los transportistas de bajo costo, sólo es uno de los muchos factores que un cliente tendrá en cuenta al determinar el valor de una oferta en particular, y que la decisión de cada cliente sobre el valor de una oferta de venta es subjetiva y se basa en sus necesidades específicas en ese momento.[5982] Por último, las Comunidades Europeas afirman que en el período 2001-2006 cualesquiera efectos iniciales del lanzamiento en 1984 del A320 se habían disipado debido al lanzamiento en 1993 del Boeing 737NG, y que en consecuencia los efectos de las subvenciones se han atenuado.[5983]

7.2126 Los argumentos de las Comunidades Europeas en este contexto se centran en demostrar que las subvenciones a la LCA A320 no causaron las pérdidas de ventas en cuestión, principalmente porque no causaron una subvaloración de los precios. No niegan que Airbus hizo esas ventas, y Boeing no. Sin embargo, los Estados Unidos no recurren a esas "pérdidas de ventas" como pruebas de existencia de daño. Antes bien, recurren a ellas como pruebas de subvaloración de precios por LCA de Airbus subvencionadas. Las Comunidades Europeas aducen, concretamente por lo que respecta a la venta a JetBlue en 1999[5984] y la venta a Frontier Airlines en 2000[5985], que el precio de Airbus no era más bajo que el de Boeing. En ambos casos, la afirmación de las Comunidades Europeas está respaldada por declaraciones públicas de empleados de las líneas aéreas, al igual que lo está la afirmación en contrario de los Estados Unidos.

7.2127 Los Estados Unidos aducen que en cada uno de esos casos Boeing fue un fuerte competidor desde el pedido inicial, que en última instancia obtuvo Airbus. Reconocen que no tienen información sobre el precio real que cada línea aérea pagó a Airbus, habida cuenta de todas las concesiones que acompañaron a la venta, y en consecuencia se apoyan en declaraciones públicas.[5986] Por ejemplo, en

[5978] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1820-1873.
[5979] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1821.
[5980] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1824-1826.
[5981] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1827-1829.
[5982] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1831-1833, 2256.
[5983] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1834.
[5984] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1839.
[5985] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1851.
[5986] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 739.

ICC suprimida donde se indica [***]

lo tocante a Frontier Airlines, alegan que Boeing se retiró de la competición debido a los agresivos descuentos de Airbus, y citan una observación del Director Ejecutivo de Boeing de que: "hay sitios donde la competencia de los precios es muy intensa. Siempre hemos dicho que trabajamos para hacer dinero, y que si esa competencia es demasiado intensa no nos involucramos -eso es, por ejemplo, lo que pasó con Frontier".[5987] Los Estados Unidos hacen también referencia a la declaración del Jefe de Finanzas de Frontier Airlines cuando se le preguntó si las alegaciones de subvaloración de precios por Airbus formuladas por Boeing eran exactas: "parece que es lo que estamos oyendo de gente que nos rodea -estamos bastante contentos".[5988] Las Comunidades Europeas afirman que Frontier Airlines decidió encargar la familia de LCA A320 debido a las ventajas del producto de Airbus, y no debido a su precio.[5989] Citan a ese respecto observaciones sobre el mayor ahorro operacional y la mayor comodidad para los clientes de la LCA de Airbus hechas por el Jefe de Finanzas de Frontier Airlines, que concluyó diciendo que "tanto operacionalmente como desde la perspectiva de la comercialización" la línea aérea estaba "entusiasmada" con el A320.[5990] Las Comunidades Europeas también aluden a ICSS en apoyo de su afirmación de que Airbus se vio obligada a igualar el precio de Boeing en esta campaña de venta.[5991]

7.2128 Por lo que respecta a America West, los Estados Unidos citan a W.A. Franke, Presidente de America West Holdings, quien afirmó, en relación con el pedido a Airbus efectuado por su empresa en octubre de 1999, que las aeronaves Airbus tenían "precios muy competitivos".[5992] Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos afirman incorrectamente que esta fue la primera compra de America West a Airbus, y observan que America West ya había pedido en 1997 nueve A320 y 22 A319[5993], lo cual, afirman, no demuestra que los precios más bajos fueron la razón por la que en última instancia America West compró el A320.

7.2129 Por último, los Estados Unidos citan al Director Ejecutivo de JetBlue David Neeleman, quien afirmó que JetBlue "tenía plenamente previsto escoger el {Boeing} 737" hasta que el bajo precio del A320 ofrecido por Airbus le llamó la atención.[5994] Las Comunidades Europeas aluden a distintas declaraciones del Sr. Neeleman[5995] en las que se indica que JetBlue terminó pagando más de lo que hubiera pagado de haber escogido el 737-80[5996] y se afirma que "la única razón por la que compramos la aeronave fue que era el producto adecuado".[5997]

[5987] Chris Kjelgaard, *Boeing's Condit Reveals Frontier Airbus Deal*, Air Transport Intelligence (14 de octubre de 1999), Estados Unidos- Prueba documental 397.

[5988] Chris Kjelgaard, *Boeing's Condit Reveals Frontier Airbus Deal*, Air Transport Intelligence (18 de octubre de 1999), Estados Unidos - Prueba documental 398.

[5989] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1850.

[5990] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1850, donde se cita Estados Unidos - Prueba documental 398.

[5991] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1851-52, donde se cita la declaración de Christian Scherer, párrafos 105-106, CE - Prueba documental 14 (ICC); datos de Airbus **[***]**, CE - Prueba documental 425 (ICSS).

[5992] *America West Places Orders for A318s, A320s*, Aerospace Daily (22 de octubre de 1999), Estados Unidos - Prueba documental 399.

[5993] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1859.

[5994] Laurence Zuckerman, *New Low-Fare Airline to Buy Airbus Industrie Jets*, N.Y. Times (21 de abril de 1999), Estados Unidos - Prueba documental 400.

[5995] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1839.

[5996] "JetBlue CEO Delivers Baruch's Second Annual Burton Kossoff Business Leadership Lecture," Baruch College, 7 de marzo de 2006, http://www.baruch.cuny.edu/news/DavidNeeleman-BurtonKossoffBusinessLeadershipLecture-EOC-Zicklin-News-BaruchCollege.htm (consultado el 29 de enero de 2007, CE - Prueba documental 276).

[5997] John Newhouse, *Boeing versus Airbus* (primera edición, Alfred A. Knopf, 2007) página 36, CE - Prueba documental 253.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2130 Como ya hemos indicado en el contexto de nuestro análisis de la subvaloración de precios por lo que respecta al perjuicio grave, este tipo de pruebas públicas circunstanciales tienen un valor limitado para determinar qué LCA de los fabricantes tenían precios más bajos, en contraste con determinar qué oferta consideró el cliente que tenía para él un mayor valor global.[5998] Aunque las pruebas indican claramente que el precio fue un elemento importante en esas campañas de venta, la conclusión propuesta por los Estados Unidos, a saber, que cada línea aérea, tras monetizar todos los elementos de una oferta, adopta una decisión de compra que ofrece la máxima rentabilidad en la operación de la LCA comprada, no demuestra, a nuestro juicio, que el fabricante de la LCA que obtuvo la venta ofreció un precio inferior al precio del fabricante competidor.

7.2131 Las Comunidades Europeas aducen también que varias de esas ventas **[***]**.[5999] No vemos, y las Comunidades Europeas no han intentado explicar, en qué modo esto responde al argumento de los Estados Unidos de que esas LCA de Airbus entraron en el mercado estadounidense a precios que les permitió hacerse con ventas con las que Boeing, como único otro fabricante, se habría hecho, aumentado así la cuota de mercado de Airbus. Las **[***]** se negociaron cuando se hicieron las ventas iniciales, que no entendemos que las Comunidades Europeas sugieren **[***]**.

7.2132 En relación con sus alegaciones de reducción de los precios, los Estados Unidos afirman que las presiones derivadas de los precios fijados para las ventas de Airbus a JetBlue, Frontier, America West y Virgin America afectaron a los precios obtenidos por Boeing en otras ventas en el mercado estadounidense. En apoyo de esa alegación, los Estados Unidos presentaron precios medios indizados de pedidos, netos de cualesquiera descuentos y concesiones, obtenidos por Boeing en sus ventas de aeronaves B737 en los Estados Unidos, que se reproducen en el gráfico 23 *infra*.[6000] La línea de rombos del gráfico 23 que indica los puntos de datos representa los precios reales medios de pedidos efectuados cada año del período 2001-2005, indizados al precio de 2001. Basándose en esa comparación, los Estados Unidos afirman que el precio medio del B737 cayó en **[***]** hasta 2005, inclusive. Afirman asimismo que los precios en los Estados Unidos del 737 **[***]**.[6001]

7.2133 Los Estados Unidos también aducen que las tendencias descendentes de los precios en el mercado obligaron a Boeing a reducir los precios de aeronaves no entregadas para determinados clientes importantes. Afirman que la línea de círculos del gráfico 23 que indica los puntos de datos demuestra hasta qué punto disminuciones de precios retroactivas a lo largo del período han rebajado aún más los precios reales de Boeing.[6002] Los Estados Unidos sostienen que Boeing, por ejemplo, se vio obligada a reducir el precio de los B737 pedidos en 2001 en un **[***]** por ciento antes de la entrega efectiva de esas aeronaves, y que los precios ajustados para aeronaves B737 pedidas en 2005 fueron un **[***]** por ciento inferiores a sus niveles de 2001 originales.[6003] Además, en la medida en que muchas aún no se han entregado, los precios de esas aeronaves pueden ser objeto de nuevas variaciones.

7.2134 La línea de triángulos que indica los puntos de datos en el gráfico 23 muestra aumentos del Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas (PPI) de los Estados Unidos, que aumentó casi un 17 por ciento de 2001 a 2005.[6004] Los Estados Unidos afirman que en condiciones normales cabría esperar que a lo largo del tiempo los productores aumentarían los precios

[5998] *Véanse* los párrafos 7.1833-7.1840 *supra*.
[5999] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 1844, 1846 **[***]**, 1855 **[***]**.
[6000] Estados Unidos - Prueba documental 616 (ICC). Los Estados Unidos presentaron una versión anterior de esta información, que no contenía datos correspondientes a 2006, en su Prueba documental 444.
[6001] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 741.
[6002] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 742.
[6003] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 742.
[6004] *U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics Producer Price Index Industry Data: Aircraft Manufacturing 2001-2005* (al 13 de octubre de 2006), disponible en http://data.bls.gov, Estados Unidos - Prueba documental 402.

ICC suprimida donde se indica [***]

generalmente en paralelo con los aumentos de sus costos. Destacan, no obstante, que el gráfico 23 demuestra que Boeing no ha podido mantener el precio en los Estados Unidos de los B737 en paralelo con el aumento de los costos, lo que demuestra la contención de la subida de los precios.[6005]

Gráfico 23

737 NG (-600/-700/-800/-900) en el mercado de LCA de los Estados Unidos
Precios medios indizados de pedidos de Boeing (basados en pedido-año $) comparados con el Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas ("PPI")

[***]

7.2135 Los gráficos 24 y 25[6006] contienen información sobre las tendencias de los precios del B747 y el B777 vendidos en el mercado de los Estados Unidos.[6007] Aunque el número de ventas es pequeño, los Estados Unidos afirman que los precios del B747 **[***]**, mientras que los precios del B777 **[***]**.[6008]

Gráfico 24

747 en el mercado de LCA de los Estados Unidos
Precios medios indizados de pedidos de Boeing (basados en pedido-año $) comparados con el Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas ("PPI")

[***]

Gráfico 25

777 en el mercado de LCA de los Estados Unidos
Precios medios indizados de pedidos de Boeing (basados en pedido-año $) comparados con el Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas ("PPI")

[***]

7.2136 Los Estados Unidos afirman que los datos que figuran en los gráficos 23 a 25 demuestran que Boeing ha experimentado una reducción de precios (disminución real de los precios) y una contención de la subida de los precios (aumentos de precios inferiores a los que de otro modo habrían tenido lugar) en sus ventas de LCA en los Estados Unidos. Mantienen que, dadas las pruebas de fijación de precios agresiva por Airbus en las campañas de venta en los Estados Unidos, la reducción de los precios y la contención de la subida de los precios que revelan esas cifras son claramente atribuibles a las importaciones subvencionadas.[6009]

7.2137 Las Comunidades Europeas no ponen en tela de juicio la información sobre precios en el mercado de los Estados Unidos presentada por éstos. Tampoco presentan información adicional o

[6005] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 743.
[6006] Estados Unidos - Prueba documental 444 (ICC).
[6007] Los Estados Unidos no han presentado información sobre precios de aeronaves Boeing 767, porque afirman que durante el período no hubo un número suficiente de ventas del 767 en el mercado de los Estados Unidos que permita mostrar tendencias del promedio de los precios. Estados Unidos, Primera comunicación escrita, nota 933.
[6008] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 744.
[6009] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 745. Los Estados Unidos aluden a ese respecto a la anterior versión del gráfico 10, que era idéntica a la versión revisada reproducida en el texto con respecto a la información correspondiente a 2001-2005.

ICC suprimida donde se indica [***]

diferente concerniente a los niveles de los precios en el mercado estadounidense. Antes bien, se apoyan en sus argumentos de que Boeing perdió ventas en el mercado estadounidense por razones que no guardaban relación alguna con las subvenciones a Airbus, y que la magnitud y antigüedad de cualquier subvención de que Airbus pudiera disponer para uso en las campañas de venta pertinentes no habría dado lugar a efectos sobre los precios suficientes para afectar a la decisión del cliente en su elección entre las LCA de Boeing y Airbus.[6010] Las Comunidades Europeas afirman también que en muchos de los pedidos de líneas aéreas estadounidenses a Boeing durante el período 2001-2006 no hubo presencia competitiva de Airbus. A juicio de las Comunidades Europeas, hay poco fundamento para constatar que las subvenciones causan efectos desfavorables cuando no hay una competencia directa entre Airbus y Boeing.[6011] En lo tocante a esto último, las Comunidades Europeas no especifican cuáles fueron las campañas de venta en el mercado estadounidense en las que supuestamente no hubo presencia competitiva de Airbus.[6012] Hemos tenido en cuenta la opinión de las Comunidades Europeas de que varias de esas ventas **[***]**, y no nos parece convincente, ya que no responde directamente a la alegación de contención de la subida de los precios formulada por los Estados Unidos en el contexto de sus argumentos relativos al daño.[6013]

7.2138 Las Comunidades Europeas también aducen, en el contexto de su alegación de que las subvenciones a la aeronave A320 no causaron una contención de la subida de los precios en el mercado mundial de la LCA Boeing 737NG, que la magnitud de las subvenciones es demasiado pequeña para dar cuenta de la diferencia entre los precios reales de Boeing y los precios que reflejarían aumentos en el Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas.[6014] Una vez más, suponiendo que éste sea el argumento de las Comunidades Europeas por lo que respecta a la contención de la subida de los precios en el mercado estadounidense en el contexto del examen del daño, lo cual no está claro, ya que las Comunidades Europeas no lo han afirmado concretamente, no vemos que responda a la cuestión de si las importaciones de LCA de Airbus subvencionadas causaron contención de la subida de los precios, ya que se centra exclusivamente en el efecto de las subvenciones, que es una cuestión distinta. Como se indica más arriba, no consideramos que la magnitud de las subvenciones es un factor que haya de tenerse en cuenta para evaluar si el daño es causado por las importaciones subvencionadas.[6015]

7.2139 Por lo que respecta a la reducción de los precios, la información sobre precios no controvertida presentada por los Estados Unidos demuestra que a lo largo del período que examinamos los precios de las aeronaves Boeing 737NG aumentaron ligeramente de 2001 a 2002, después se derrumbaron en 2003, aumentaron en 2004, pero sin llegar al nivel de 2002, y después disminuyeron en 2005 y permanecieron esencialmente estables en 2006. Los niveles tras la fijación de nuevos precios muestran las mismas tendencias a niveles ligeramente distintos. Los precios del modelo de LCA 747 en el mercado estadounidense disminuyeron de 2001 a 2002, y fueron notablemente más bajos en 2005, aunque aparentemente no hubo ventas en los años intermedios. El panorama es ligeramente distinto por lo que respecta al modelo de LCA 777, cuyos precios

[6010] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2256 y 2257.
[6011] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2258.
[6012] Observamos que los anexos de la declaración de Christian Scherer, CE - Prueba documental 14 (ICC), presentan información sobre lo que las Comunidades Europeas consideran campañas de venta "competitivas" y "no competitivas". No obstante, aunque consideráramos adecuado examinar si la información que figura en los anexos de la declaración de Christian Scherer a la que recurren las Comunidades Europeas a este respecto en un intento por determinar a qué campañas podrían estarse refiriendo las Comunidades Europeas, cosa que no hacemos, recordamos que hemos rechazado la opinión de las Comunidades Europeas sobre qué ventas podrían considerarse "competitivas". *Véase* el párrafo 7.1722 *supra*. Además, esos anexos no incluyen todas las ventas perdidas a que hacen referencia los Estados Unidos, ya que no contienen información correspondiente a 1999.
[6013] *Véase* el párrafo 7.2131 *supra*.
[6014] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1803.
[6015] *Véase* el párrafo 7.2077 *supra*.

ICC suprimida donde se indica [***]

en 2003 fueron muy superiores a los niveles de 2001, y, a pesar de ser sustancialmente más bajos en 2005, se mantuvieron por encima del nivel registrado en 2001. Por lo tanto, las pruebas que tenemos ante nosotros demuestran claramente una reducción de los precios, es decir, disminuciones reales de los niveles de precios, para los modelos de LCA 737NG y 747, a lo largo de todo el período objeto de examen, y reducción de precios de 2003 a 2005 para el modelo de LCA 777.

7.2140 En lo tocante a la contención de la subida de los precios observamos que, en igualdad de las demás condiciones, cabría perfectamente esperar que los productores aumentaran los precios en paralelo con los aumentos de los costos. Las Comunidades Europeas afirman que el Índice de Precios al Productor de Manufacturas Aeronáuticas ("PPI") de los Estados Unidos no es una medida fiable de los aumentos de costos que afrontó Boeing, y que el hecho de que los precios de determinadas aeronaves no aumentaran proporcionalmente a ese índice carece completamente de pertinencia para determinar si en el período pertinente hubo una contención significativa de la subida de los precios.[6016] Hemos rechazado la opinión de las Comunidades Europeas a ese respecto, concluyendo que, como aducen los Estados Unidos, por lo general cabe esperar que en cualquier industria manufacturera, en igualdad de las demás condiciones, los precios tenderán a aumentar en paralelo con los costos de producción, y que el PPI es un elemento sustitutivo razonable del aumento de los costos y puede utilizarse como referencia razonable para determinar las tendencias y niveles de los precios que se habría esperado se produjeran a lo largo del período que examinamos.[6017] Por lo tanto, en la medida en que los precios indizados de LCA de Boeing en el mercado estadounidense disminuyeron en relación con el PPI de manufacturas aeronáuticas de los Estados Unidos, esto sugiere que hubo contención de la subida de los precios.

7.2141 Tras comparar el PPI que figura en los gráficos 23 a 25 con los precios de las LCA de Boeing 737NG, 747 y 777 en el mercado estadounidense, consideramos que la información demuestra que hubo un cierto grado de contención de la subida de los precios de los tres modelos. Esto es más evidente en el caso de los precios del 737, en el que los precios indizados de los pedidos originales de la LCA 737 aumentaron ligeramente más que el PPI en 2002, después se desplomaron en 2003, mientras el PPI seguía aumentando, aumentaron más rápidamente que el PPI en 2004, y después cayeron de nuevo en 2005, mientras el PPI seguía aumentando, y permanecieron virtualmente estables en 2006. Los promedios indizados posteriores a la nueva fijación de precios muestran generalmente las mismas tendencias, si bien a tasas de cambio ligeramente distintas. Los precios indizados del 747 disminuyeron de 2001 a 2002, mientras que el PPI aumentó ligeramente, y los precios indizados fueron de nuevo más bajos en 2006, mientras que el PPI había seguido aumentando. Los precios medios indizados del 777 fueron aproximadamente 17 puntos porcentuales inferiores en 2005 que en 2003, mientras que el PPI aumentó un poco menos de 11 puntos porcentuales. La falta de información sobre precios de esas dos últimas categorías de aeronaves en los años intermedios dificulta llegar a conclusiones, ya que no está claro si los últimos puntos de precios son anómalos o demuestran una tendencia. No obstante, nos parece evidente que los precios medios de Boeing no corrieron parejos al aumento de los costos representado por el PPI, y en cantidades sustanciales, lo que respalda la conclusión de que hubo una contención significativa de la subida de los precios de las LCA en el mercado estadounidense.

7.2142 Las Comunidades Europeas aducen que "a efectos de la alegación de los Estados Unidos al amparo del apartado a) del artículo 5 es esencial examinar los efectos colectivos de cualesquiera subvenciones en la salud comercial de Boeing", lo cual, mantienen, requiere una "evaluación a nivel mundial" de los efectos de las subvenciones, y en consecuencia las Comunidades Europeas incorporan por remisión todos los argumentos y pruebas presentados para refutar las alegaciones de perjuicio grave formuladas por los Estados Unidos.[6018] A juicio de las Comunidades Europeas, esas pruebas

[6016] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafos 509 y 511.
[6017] *Véase* el párrafo 7.1861 *supra*.
[6018] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2249.

ICC suprimida donde se indica [***]

son "sumamente pertinentes para demostrar la falta de cualesquiera efectos de la en gran medida magnitud *de minimis* y antigüedad de cualesquiera subvenciones y ... son suficientes para refutar cualesquiera argumentos de los Estados Unidos de que las 'LCA de Airbus subvencionadas' causan un daño importante a Boeing".[6019] Las Comunidades Europeas también se remiten a su análisis de las campañas de venta a clientes en los Estados Unidos en el contexto de su respuesta a las alegaciones de existencia de perjuicio grave formuladas por los Estados Unidos para aducir que esas ventas se perdieron por razones "que no guardan relación alguna con las supuestas subvenciones a Airbus", y afirman que la magnitud *de minimis* y la antigüedad de las subvenciones no habrían tenido efectos sobre los precios suficientes para inducir a una línea aérea a escoger entre LCA de Airbus o de Boeing al hacer sus pedidos.[6020]

7.2143 Los argumentos de las Comunidades Europeas a este respecto nos dejan hasta cierto punto perplejos, ya que se centran en si las subvenciones a LCA de Airbus tienen por efecto un perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos, cuando lo que estamos aquí examinando es si las importaciones en los Estados Unidos de LCA de Airbus subvencionadas causan un daño importante a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. Por tanto, a nuestro juicio, los argumentos concernientes a la antigüedad y magnitud de las subvenciones, aunque se aceptaran como cuestión fáctica, tienen poca o ninguna pertinencia por lo que respecta a si las importaciones subvencionadas causaron una contención de la subida de los precios o su reducción en el mercado estadounidense. En lo tocante a las campañas de venta, como se indica más arriba, la información presentada por las Comunidades Europeas pone de manifiesto que la fijación de los precios fue un factor importante en cada una de esas ventas, como de hecho cabría esperar, ya que el costo de la aeronave, tanto en lo que respecta a su adquisición como a su operación, es un componente importante en la capacidad de una línea aérea para operar, y operar de manera rentable, si bien hubo diversos elementos que los clientes tuvieron en cuenta al escoger en primera instancia entre ofertas competidoras de Airbus y Boeing.

Relación causal

7.2144 Los Estados Unidos aducen que los aumentos de la cuota de mercado de Airbus en los Estados Unidos se han logrado a expensas de Boeing, por lo que vinculan las importaciones subvencionadas a la significativa repercusión desfavorable en las cifras de producción y ventas de LCA de Boeing. Además, sostienen que la disminución de los precios que Boeing ha podido obtener (o el hecho de que esos precios no hayan aumentado en proporción con la inflación indicada por el PPI) por las LCA que ha podido vender en el mercado estadounidense está en función de los precios fijados para los productos de Airbus subvencionados. El deterioro de los demás indicadores pertinentes de la salud económica de las operaciones LCA de Boeing es, a juicio de los Estados Unidos, consecuencia directa de esta pérdida de cuota de mercado y de ingresos. La correlación temporal de ese deterioro con la pérdida de cuota de mercado de Boeing en beneficio de Airbus, tanto en el mercado estadounidense como en todo el mundo, constituye en opinión de los Estados Unidos una prueba más de la relación causal entre las importaciones de LCA de Airbus subvencionadas y el daño a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. Los Estados Unidos afirman que el Órgano de Apelación ha reconocido que una correlación temporal entre una causa alegada y su efecto, aunque no sea en sí misma decisiva, es una prueba pertinente que "cabría esperar normalmente" se constataría al examinar los efectos de una subvención.[6021]

7.2145 Los Estados Unidos aducen que el empeoramiento de los resultados financieros del negocio de LCA de Boeing a lo largo del período 2001-2005 tuvo lugar a pesar de los grandes recortes de sus costos y los aumentos constantes de productividad. Los esfuerzos de reducción de los costos dieron

[6019] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2250.
[6020] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2256.
[6021] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 730, donde se cita el informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Algodón americano (*upland*)*, párrafo 451.

ICC suprimida donde se indica [***]

lugar a un aumento de los ingresos de explotación en 2002, comparado con 2001, a pesar de que las ventas y la utilización de la capacidad de Boeing fueron en 2002 inferiores a los que habían sido en 2001. La reducción de los costos y los aumentos de eficiencia continuaron en los años siguientes, pero según los Estados Unidos no pudieron contrarrestar la repercusión neta de la disminución de la producción, la utilización de la capacidad y los ingresos por ventas. En términos absolutos, los ingresos obtenidos por Boeing en sus operaciones LCA disminuyeron en casi dos tercios en 2003 y 2004 en comparación con 2002. Además, según los Estados Unidos, la recuperación parcial de los ingresos de Boeing por ventas de LCA en 2005 obedeció casi totalmente al aumento de la productividad, ya que los ingresos sólo aumentaron ligeramente sobre sus niveles de 2004.[6022]

7.2146 Las Comunidades Europeas se apoyan principalmente en su argumento de que la rama de producción de LCA de los Estados Unidos, es decir, Boeing, se encuentra en situación de "sólida salud financiera, tiene una posición dominante en los mercados de LCA mundial y de los Estados Unidos, así como una salud financiera mejor que en 2004 y 2001, y muestra una tendencia acusadamente ascendente"[6023] para refutar los argumentos de los Estados Unidos concernientes a los efectos de las importaciones subvencionadas en la rama de producción de LCA estadounidense.[6024] Las Comunidades Europeas afirman que los Estados Unidos no abordaron los factores de "no atribución" en sus argumentos, tanto generales como relativos al daño importante, y en consecuencia atribuyen indebidamente efectos desfavorables en el mercado resultantes de los sucesos del 11 de septiembre a las LCA de Airbus subvencionadas.[6025] Por último, las Comunidades Europeas recuerdan su afirmación de que muchos pedidos a Boeing de líneas aéreas de los Estados Unidos no se hicieron en competencia con Airbus, y que hay "poco fundamento" para constatar que los efectos de las subvenciones pueden causar efectos desfavorables cuando no hay una competencia directa.[6026]

7.2147 Las Comunidades Europeas aducen que los sucesos del 11 de septiembre afectaron especialmente a Boeing porque sus pedidos procedían predominantemente de líneas aéreas estadounidenses que a su vez se vieron gravemente perjudicadas por el colapso de la industria de viajes, hasta el punto de que cuatro importantes líneas aéreas estadounidenses, Northwest, United, US Airways y Delta se declararon en quiebra en el período subsiguiente.[6027] Información presentada por las Comunidades Europeas y no discutida por los Estados Unidos demuestra que de 1998 a 2001 las líneas aéreas estadounidenses representaron entre el 47 y el 32 por ciento de los pedidos anuales a Boeing, pero que en 2002 ese porcentaje bajó al 16 por ciento.[6028] Los pedidos de líneas aéreas estadounidenses cayeron de 106 en 2001 a 40 en 2002, es decir, un 62 por ciento.[6029] Los Estados Unidos rechazan el argumento de las Comunidades Europeas, observando que Airbus también estaba presente en el mercado estadounidense antes de 2001-2003, y era también un proveedor significativo de las líneas aéreas estadounidenses que se declararon en quiebra en ese período, e indicando que 82 de las 122 entregas de Airbus en los Estados Unidos en 2001, un 67 por ciento, fueron para Northwest Airlines, United Airlines y US Airways.[6030]

7.2148 Los Estados Unidos aducen que el daño resultante de la disminución de la demanda total de LCA tras los sucesos del 11 de septiembre -un factor que afectó tanto a Airbus como a Boeing- puede distinguirse claramente del daño resultante de la pérdida de cuota de mercado de Boeing en los Estados Unidos en beneficio de Airbus. Afirman que si bien la disminución de la demanda global de LCA en el mercado estadounidense durante la coyuntura desfavorable afectó tanto a Airbus como a

[6022] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 747.
[6023] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2159.
[6024] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2247, 2252-2255.
[6025] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2257.
[6026] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2258.
[6027] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1443.
[6028] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1444 (cuadro).
[6029] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 1444 (cuadro).
[6030] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 732.

ICC suprimida donde se indica [***]

Boeing, Airbus aumentó su cuota de mercado y desde entonces ha mantenido esa mayor cuota de mercado, sobre todo mediante entregas a nuevos clientes como JetBlue, Frontier Airlines y Virgin America, que obtuvo en campañas en que se enfrentó directamente a Boeing a partir de 1999.[6031]

7.2149 Es evidente que el colapso del mercado de LCA tras los sucesos del 11 de septiembre afectó gravemente tanto a Airbus como a Boeing. No obstante, estamos de acuerdo con los Estados Unidos en que el mercado estadounidense fue especialmente afectado, y Boeing especialmente perjudicado en el mercado estadounidense, lo que dio lugar a una disminución significativa de su cuota de mercado de 2001 a 2003. Observamos a ese respecto que Airbus ganó cuota de mercado principalmente en la primera parte del período que estamos examinando, de manera que su cuota de mercado aumentó 14 puntos porcentuales durante este mismo período, del 30 por ciento en 2001 al 44 por ciento en 2003.

7.2150 Por lo que respecta a la fijación de precios, como se indica más arriba, las Comunidades Europeas no discuten la información presentada por los Estados Unidos que revela disminuciones de los precios indizados en el período 2001-2006 para las aeronaves Boeing 737NG, 747 y 777. Tampoco niegan las Comunidades Europeas que en 2001, y en 2006 para la aeronave 737NG, el precio indizado de Boeing era sustancialmente inferior al PPI de Manufacturas Aeronáuticas. Sostienen, sin embargo, que esas disminuciones no fueron causadas por subvenciones a la LCA A320, y no están de acuerdo en que, como cuestión fáctica, los precios de determinadas LCA no hayan aumentado en paralelo con la inflación.[6032]

7.2151 Los Estados Unidos no se apoyan expresamente en las pérdidas de ventas para justificar su alegación de existencia de daño importante, aunque sí afirman que las ventas perdidas en beneficio de Airbus en 1999 y entre 2001 y 2005 demuestran subvaloración de precios. Como se indica más arriba, las Comunidades Europeas tratan de rebatir los argumentos de los Estados Unidos incorporando por remisión su argumento sobre la inexistencia de una contención de la subida de los precios causada por subvenciones a la LCA A320, argumento que nos parece difícil evaluar en el contexto de una evaluación de si las importaciones subvencionadas causaron un daño importante. Pese a ello, por las mismas razones indicadas en el contexto de nuestro análisis de la subvaloración de precios en el marco del párrafo 3 c) del artículo 6, no creemos que la información circunstancial en que se apoyan los Estados Unidos sea suficiente para respaldar su afirmación de existencia de subvaloración de precios, especialmente a la luz de la información circunstancial de signo contrario presentada por las Comunidades Europeas.[6033] La información también indica que el precio, si bien es claramente un factor importante en las ventas de LCA, no es en todos los casos determinante, lo que socava la posición de los Estados Unidos con respecto a la subvaloración de precios, y en consecuencia con respecto a los efectos de contención de la subida y reducción de los precios atribuibles a las importaciones subvencionadas.

7.2152 Por lo que respecta a otras supuestas causas de daño, los Estados Unidos reconocen que gran parte del empeoramiento de las operaciones LCA de Boeing puede atribuirse a la caída de la demanda de LCA posterior a 2000, especialmente en los Estados Unidos. Pese a ello, aducen que cualquier daño resultante de esa disminución de la demanda puede distinguirse claramente del supuesto daño causado por las importaciones de LCA de Airbus subvencionadas. Según los Estados Unidos, los datos concernientes a las entregas de LCA y la cuota de mercado demuestran que si la participación de Boeing en el mercado estadounidense, por volumen, se hubiera mantenido constante a su nivel de 2001 en el período 2002-2005, Boeing habría entregado un 23 por ciento más de aeronaves de lo que realmente hizo a lo largo del período.[6034] Los Estados Unidos sostienen, de manera análoga, que

[6031] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 732.
[6032] CE, respuesta a la pregunta 213 del Grupo Especial, párrafo 507.
[6033] *Véanse* los párrafos 7.1833 a 7.1840 *supra*.
[6034] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 748.

ICC suprimida donde se indica [***]

si la participación de Boeing en el mercado estadounidense, por valor, se hubiera mantenido constante a su nivel de 2001, sus ventas en los Estados Unidos habrían sido un 54 por ciento mayores en 2005. A ello, mantienen los Estados Unidos, debe añadirse la repercusión negativa sobre los precios que las ventas de Airbus tuvieron en las aeronaves que Boeing efectivamente entregó durante este período. Por lo tanto, los Estados Unidos aducen que la repercusión directa en los resultados de explotación de Boeing de las importaciones en el mercado estadounidense de productos Airbus subvencionados es "importante" con arreglo a cualquier criterio razonable.[6035]

7.2153 Los Estados Unidos también aducen que las mejoras en la situación financiera de Boeing en 2006, en las que las Comunidades Europeas se apoyan para argumentar que no hay un daño importante actual, son irrelevantes, ya que lo que hay que determinar en relación con una alegación de existencia de efectos desfavorables en el marco del ESD y el Acuerdo SMC es si las Comunidades Europeas estaban incumpliendo las obligaciones que les correspondían en virtud del apartado a) del artículo 5 cuando se estableció el Grupo Especial, y en consecuencia el Grupo Especial debe hacer su determinación sobre la base del período que termina en 2005. Como ya hemos indicado, discrepamos, y estimamos que el período 2001-2006 es adecuado para determinar si las importaciones de LCA de Airbus subvencionadas causan un daño importante actual a la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. Éstos aducen que la mejora en la situación financiera de Boeing debe entenderse en el contexto de una demanda inhabitualmente elevada en 2005 y 2006 en esta industria cíclica. Según los Estados Unidos, Boeing siguió siendo competitiva a pesar de su pérdida de cuota de mercado en su mercado interno y la reducción de los precios, especialmente durante la coyuntura desfavorable, recortando costos y aumentando la productividad. Con respecto al empleo, los Estados Unidos sostienen que a pesar de la recuperación de la salud financiera de Boeing, la mayoría de los puestos de trabajo que se perdieron en la coyuntura desfavorable no se han recuperado en la rama de producción.[6036] De hecho, los Estados Unidos aducen que lo sucedido en 2006 demuestra cuán significativamente la eliminación de la competencia subvencionada contribuye a mejorar el estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos. Destacan que en 2006 Airbus no pudo comercializar efectivamente su A380 (debido a problemas de producción) ni su A350 (que tuvo que rediseñarse), y afirman que lo que 2006 demuestra es hasta qué punto la ausencia de una nueva aeronave Airbus subvencionada y agresivamente comercializada mejora el estado de la rama de producción de LCA estadounidense, y, por ende, cuán significativos han sido los efectos desfavorables de la AEP/FEM y las demás subvenciones a Airbus.[6037]

7.2154 El argumento de los Estados Unidos a este respecto sugiere que de no haber sido por las importaciones de productos Airbus en el mercado estadounidense, y los precios de esas importaciones, en el período 2001-2005, y de continuo en 2006, Boeing se habría encontrado en una posición sustancialmente mejor en cuanto a sus resultados, y en consecuencia consideran que las importaciones subvencionadas causaron un daño importante a Boeing. Tenemos graves dudas sobre la idoneidad de ese análisis en el contexto del presente caso. En un mercado duopolístico, con un proveedor de importaciones subvencionadas y un productor nacional, siempre cabría aducir que las importaciones subvencionadas causan un daño importante, porque de no existir tales importaciones la rama de producción nacional se haría con la totalidad del mercado.

7.2155 En respuesta a una pregunta en ese sentido del Grupo Especial, los Estados Unidos reconocieron que en un caso así "el criterio jurídico para determinar la existencia de daño importante es el mismo que sería en cualquier otro caso". Después afirmaron que su demostración de la existencia de daño importante no dependía de que el Grupo Especial constatara que la rama de producción estadounidense habría abastecido a todo el mercado de no existir las importaciones

[6035] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 748.
[6036] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 737.
[6037] Estados Unidos, Segunda comunicación escrita, párrafo 738.

ICC suprimida donde se indica [***]

subvencionadas.[6038] Antes bien, los Estados Unidos adujeron que indicadores pertinentes, como la producción, los ingresos, los márgenes de explotación y el nivel de empleo demostraban la existencia de daño importante. Afirmaron además que 1) gran parte de la pérdida de cuota de mercado de Boeing podía atribuirse a las ventas perdidas en beneficio de Airbus en el período 2001-2005 y antes de él y 2) la reducción de los precios, que en buena parte puede atribuirse a la subvaloración de precios por Airbus, eran conjuntamente una causa no insignificante de ese daño, por lo que no era preciso que el Grupo Especial examinara aquella proposición.[6039]

7.2156 Las Comunidades Europeas estuvieron de acuerdo en que no era preciso que el Grupo Especial decidiera si la proposición objeto de la pregunta del Grupo Especial era válida, si bien por distintas razones.[6040] A juicio de las Comunidades Europeas, la proposición no es jurídicamente correcta, ni adecuada a la luz de las circunstancias fácticas que prevalecen en esta diferencia.[6041] Afirman que en un análisis en dos etapas cabe la posibilidad de que una rama de producción nacional tenga que hacer frente a la competencia de importaciones subvencionadas y que aun así no esté en una situación que constituya "daño importante". Sostienen, además, que la posibilidad de que Boeing hubiera obtenido más ingresos de no existir las importaciones subvencionadas no demuestra la existencia de una relación causal.[6042]

7.2157 Habiendo constatado que la rama de producción nacional de los Estados Unidos no está en una situación que pueda considerarse de "daño importante", estimamos que no es preciso resolver la cuestión de la validez de la proposición que planteamos a las partes. Observamos, no obstante, que, como sugiere nuestra conclusión, estamos de acuerdo con la opinión de que es posible que una rama de producción nacional compita con importaciones subvencionadas y no sufra un daño importante. Esto es lo que, a nuestro juicio, los hechos demuestran en el presente caso; tras el derrumbamiento del mercado de LCA como consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre, Boeing ha logrado competir con éxito con importaciones subvencionadas y mejorar sus resultados hasta tal punto que no podemos concluir que sufre un daño importante al final del período que examinamos.

iii) Amenaza de daño importante

7.2158 El párrafo 7 del artículo 15 del Acuerdo SMC estipula que la determinación de la existencia de una amenaza de daño importante "se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas". Establece asimismo que "la modificación de las circunstancias que daría lugar a una situación en la cual la subvención causaría un daño deberá ser claramente prevista e inminente", y enuncia la siguiente serie de factores que han de tenerse en cuenta al hacer la determinación:

> "i) la naturaleza de la subvención o subvenciones de que se trate y los efectos que es probable tengan esa subvención o subvenciones en el comercio;
>
> ii) una tasa significativa de incremento de las importaciones subvencionadas en el mercado interno que indique la probabilidad de que aumente sustancialmente la importación;
>
> iii) una suficiente capacidad libremente disponible del exportador o un aumento inminente y sustancial de la misma que indique la probabilidad de un

[6038] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 284 del Grupo Especial, párrafos 136-37.
[6039] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 284 del Grupo Especial, párrafo 137.
[6040] CE, observaciones sobre Estados Unidos, respuesta a la pregunta 284 del Grupo Especial, párrafo 312.
[6041] CE, respuesta a la pregunta 284 del Grupo Especial, párrafo 214.
[6042] CE, respuesta a la pregunta 284 del Grupo Especial, párrafos 216 y 217.

ICC suprimida donde se indica [***]

> aumento sustancial de las exportaciones subvencionadas al mercado del Miembro importador, teniendo en cuenta la existencia de otros mercados de exportación que puedan absorber el posible aumento de las exportaciones;
>
> iv) el hecho de que las importaciones se realicen a precios que tendrán en los precios internos el efecto de hacerlos bajar o contener su subida de manera significativa, y que probablemente hagan aumentar la demanda de nuevas importaciones; y
>
> v) las existencias del producto objeto de la investigación".

7.2159 Como hemos indicado, consideramos que, en el contexto de nuestra evaluación del daño, incluida la amenaza de daño importante, nuestra función en esta diferencia es en lo fundamental similar a la de una autoridad investigadora en una investigación relativa a medidas comerciales correctivas. Anteriores grupos especiales han analizado el sentido del párrafo 7 del artículo 15 al examinar las determinaciones de autoridades investigadoras concernientes a una amenaza de daño importante en determinaciones en materia de derechos compensatorios. Estimamos que esos informes proporcionan una orientación pertinente para nuestro análisis en esta diferencia. Además, dado que las disposiciones del párrafo 7 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping son paralelas a las del párrafo 7 del artículo 15 del Acuerdo SMC, con excepción del párrafo 7 i) del artículo 15, y por las mismas razones arriba expuestas.[6043], también estimamos que los informes que se refieren al párrafo 7 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping son igualmente instructivos.

7.2160 El Grupo Especial que examinó el asunto *México - Jarabe de maíz* concluyó que el párrafo 7 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping establece una serie de factores que han de tenerse en cuenta en cada caso al evaluar la amenaza de daño importante, pero reconoció que otros factores además de los mencionados en el propio párrafo 7 del artículo 3 necesariamente serán pertinentes a la determinación.[6044] El Grupo Especial concluyó seguidamente que "no es posible formular una determinación en la que se establezca que se producirá un daño importante, basándose exclusivamente en el examen de los factores mencionados en el párrafo 7 del artículo 3, sino que es preciso también considerar la probable repercusión de la continuación de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional".[6045] Esto, observó el Grupo Especial, era así porque:

> "los factores del párrafo 7 del artículo 3 no se refieren a la consideración de la repercusión de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional, sino específicamente a la probabilidad de que las importaciones aumenten (en función de la tasa de incremento de las importaciones, la capacidad de los exportadores para incrementar sus exportaciones y la disponibilidad de otros mercados de exportación), los efectos de las importaciones sobre los precios futuros y la probable demanda futura de importaciones, y las existencias del producto. En sí mismos, esos factores no son pertinentes a una decisión relativa a cuál es probable que sea la 'consiguiente repercusión' de la continuación de las importaciones objeto de dumping sobre la rama de producción nacional. Ahora bien, precisamente esta cuestión -si es probable que la 'consiguiente repercusión' de la continuación de las

[6043] *Véase* el párrafo 7.2057 *supra*.
[6044] Informe del Grupo Especial, *México - Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa (JMAF) procedente de los Estados Unidos* ("*México - Jarabe de maíz*"), WT/DS132/R, adoptado el 24 de febrero de 2000, párrafo 7.124.
[6045] Informe del Grupo Especial, *México - Jarabe de maíz*, párrafo 7.125.

ICC suprimida donde se indica [***]

> importaciones objeto de dumping cause un daño importante a la rama de producción nacional- es la que es necesario resolver en un análisis de la amenaza de daño".[6046]

El Grupo Especial que examinó ese asunto concluyó que "en un caso relativo a una amenaza de daño, para formular una determinación compatible con las prescripciones de los párrafos 1 y 7 del artículo 3 es necesario tener en cuenta los factores mencionados en el párrafo 4 del artículo 3 al examinar la consiguiente repercusión de las importaciones".[6047]

7.2161 En consecuencia, el Grupo Especial concluyó que el párrafo 4 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping, que es una disposición de carácter vinculante y requiere en todos los casos un examen de los factores de daño enumerados, también es aplicable al examen de la amenaza de daño importante, junto con cualesquiera otros factores pertinentes, para que pueda hacerse una determinación compatible con las prescripciones de los párrafos 1 y 7 del artículo 3.[6048] El Grupo Especial opinó que:

> "las autoridades investigadoras no pueden llegar a una conclusión razonada, basada en una evaluación imparcial y objetiva de los hechos, sin tener en cuenta los factores del párrafo 4 del artículo 3 en relación con la repercusión de las importaciones sobre la rama de producción nacional. Los factores enumerados en ese párrafo -las ventas, los beneficios, la producción, la participación en el mercado, la productividad, el rendimiento de las inversiones, los factores que afecten a los precios internos, el flujo de caja, las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital- se refieren todos ellos a una evaluación del estado general y las actividades de la rama de producción general. El examen de esos factores es a nuestro parecer, necesario para establecer las bases para que la autoridad investigadora puede evaluar si la realización inminente de nuevas importaciones objeto de dumping afectará al estado de la rama de producción de tal forma que, a menos que se adopten medidas de protección, se producirá un daño importante, como prevé el párrafo 7 del artículo 3. ... Ese análisis sería necesario para explicar el estado actual y el estado futuro previsto de la rama de producción nacional en grado suficiente para que pueda inferirse la conclusión de que, a menos que se adopten medidas de protección, 'se producirá un daño importante' como dispone el párrafo 7 del artículo 3".[6049]

De manera análoga, en el presente caso nuestra evaluación del estado de la rama de producción de LCA de los Estados Unidos establece un telón de fondo para nuestro examen de los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 15 y el efecto probable de futuras importaciones subvencionadas sobre esa rama de producción.

7.2162 En el asunto *Estados Unidos - Madera blanda VI*, el Grupo Especial afirmó que la "consideración" de los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 15 "no debe limitarse a una simple enumeración de los hechos en cuestión y debe situarlos en su contexto. Sin embargo, el párrafo 7 del artículo 3 y el párrafo 7 del artículo 15 no requieren una 'constatación' o 'determinación' explícita de las autoridades investigadoras respecto de los factores considerados".[6050] El Grupo Especial observó seguidamente que, en contraste con la consideración de los factores de daño

---

[6046] Informe del Grupo Especial, *México - Jarabe de maíz*, párrafo 7.126.
[6047] Informe del Grupo Especial, *México - Jarabe de maíz*, párrafo 7.127.
[6048] Informe del Grupo Especial, *México - Jarabe de maíz*, párrafos 7.127 y 128.
[6049] Informe del Grupo Especial, *México - Jarabe de maíz*, párrafos 7.132 y 133.
[6050] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda VI*, párrafo 7.67 (no se reproducen las notas de pie de página, que por lo general citan el informe del Grupo Especial, *Tailandia - Vigas doble T*, y los párrafos 7.170 y 7.161).

ICC suprimida donde se indica [***]

enumerados en el párrafo 4 del artículo 15 del Acuerdo SMC y el párrafo 4 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping,

> "la consideración de cada uno de los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 3 y el párrafo 7 del artículo 15 no es obligatoria. Por consiguiente, el hecho de que no se haya considerado un factor en absoluto o de que no se haya considerado adecuadamente un determinado factor no demostraría necesariamente que se violaron las disposiciones. La existencia de una violación dependería de los hechos específicos del asunto, habida cuenta de todos los factores considerados juntos y de las explicaciones facilitadas".[6051]

En el presente caso tenemos ante nosotros información y argumentos concernientes a todos los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 15, y los abordamos *infra*.

7.2163 Por lo que respecta a la naturaleza de la amenaza de daño, en oposición al daño, y la posibilidad de que ambas existan en el mismo caso, observamos que en el contexto de las salvaguardias el "daño grave" se define como "un menoscabo general significativo de la situación de una rama de producción nacional", y la amenaza de daño grave se define como "la clara inminencia de un daño grave".[6052] Al abordar la cuestión de si en una investigación en materia de salvaguardias las autoridades investigadoras deben hacer una determinación específica ya sea de existencia de daño grave o de amenaza de daño grave, pero no de ambas cosas, el Órgano de Apelación observó lo siguiente:

> "estas dos definiciones muestran cómo se produce realmente el daño a una rama de producción nacional. En la secuencia de acontecimientos que tiene ante sí una rama de producción nacional, es correcto suponer que, con frecuencia, existe una progresión constante de efectos perjudiciales que finalmente se intensifican y culminan en lo que puede determinarse que es un "daño grave". El daño grave generalmente no se produce de forma repentina. La existencia de daño grave actual a menudo va precedida en el tiempo de un daño que amenaza de manera clara e inminente convertirse en daño grave".[6053]

Aunque el Acuerdo SMC no contiene una definición similar en la que el daño importante y la amenaza de daño importante se distinguen, la relación entre los conceptos es a nuestro juicio la misma.

7.2164 Las Comunidades Europeas aducen que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de una "modificación de las circunstancias" "claramente prevista e inminente" "que daría lugar a una situación en la cual" las supuestas subvenciones causarían un daño importante a Boeing. Según las Comunidades Europeas, los Estados Unidos tienen que satisfacer una "obligación estricta" para demostrar la existencia de circunstancias nuevas o modificadas que transformarían el "aumento de la fortaleza financiera y el creciente dominio del mercado" de Boeing en 2005-2006 en un daño importante.[6054] Esto plantea una cuestión concerniente a la consideración de "la modificación de las circunstancias que daría lugar a una situación en la cual la subvención causaría un daño" a que se hace referencia en el preámbulo del párrafo 7 del artículo 15, y a su importancia para nuestro análisis.

[6051] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda VI*, párrafo 7.68. (no se reproduce la nota de pie de página)

[6052] Acuerdo sobre Salvaguardias, apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 4.

[6053] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medida de salvaguardia definitiva contra las importaciones de tubos al carbono soldados de sección circular procedentes de Corea* ("*Estados Unidos - Tubos*"), WT/DS202/AB/R, adoptado el 8 de marzo de 2002, párrafo 168.

[6054] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2238.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2165 Las opiniones del Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Madera blanda VI* son especialmente valiosas por lo que respecta a esta cuestión. En aquel asunto, el Miembro reclamante, el Canadá, adujo ante el Grupo Especial que el párrafo 7 del artículo 15 del Acuerdo SMC requiere que "la modificación de las circunstancias" con respecto al período objeto de investigación en el que las importaciones eran no perjudiciales que dará lugar a una situación en la que el dumping o la subvención causará daño debe ser "claramente prevista e inminente", lo que denominó el "predicado lógico" de una constatación positiva de existencia de una amenaza de daño importante, y que esa modificación de las circunstancias debe preverse claramente y estar a punto de ocurrir. El Canadá afirmó que en aquel caso la autoridad investigadora no había explicado en qué modo las pruebas justificaban una conclusión de que la situación cambiaría de tal manera que importaciones que **no** habían causado daños a la rama de producción nacional durante el período objeto de investigación **causarían** un daño importante en un futuro inminente.

7.2166 En su informe, el Grupo Especial estudió el sentido del elemento de "modificación de las circunstancias" del párrafo 7 del artículo 15, y comentó que "no es un modelo de claridad".[6055] Observó que esa disposición, según sus propios términos, parecía exigir que haya alguna '"modificación de las circunstancias' que sea claramente prevista e inminente y que sea esa modificación de las circunstancias la que daría lugar a una situación en la que se produciría el daño".[6056] El Grupo Especial se remitió a la nota 10 de la disposición paralela, el párrafo 7 del artículo 3 del Acuerdo Antidumping, que ofrece un ejemplo de lo que podría constituir un cambio de circunstancias: "un ejemplo de ello, si bien de carácter no exclusivo, es que existan razones convincentes para creer que en el futuro inmediato habrá un aumento sustancial de las importaciones del producto a precios de dumping". No obstante, ese ejemplo se repite en la práctica en el párrafo 7 ii) del artículo 15, que establece como factor a considerar la "probabilidad de que aumente ... la importación". El Grupo Especial observó que "tanto la modificación de las circunstancias como las nuevas importaciones objeto de dumping o subvencionadas deben ser inminentes y que la probabilidad de un aumento de las importaciones es tanto una modificación de las circunstancias pertinente como un factor que ha de considerarse al determinar la existencia de una amenaza de daño".[6057] Concluyó lo siguiente:

> "la 'modificación de las circunstancias' pertinente a que se hace referencia en el párrafo 7 del artículo 3 y el párrafo 7 del artículo 15 es uno de los elementos que han de considerarse al formular una determinación de la existencia de una amenaza de daño importante. Sin embargo, no podemos hallar nada que apoye la conclusión de que esa modificación de las circunstancias debe identificarse como un acontecimiento único o concreto. En cambio, a nuestro juicio, la modificación de las circunstancias que daría lugar a una situación en la que se produciría un daño abarca un único acontecimiento, o una serie de acontecimientos, o una evolución de la situación de la rama de producción y/o relativa a las importaciones objeto de dumping o subvencionadas que lleva a la conclusión de que puede predecirse que el daño que aún no se ha producido se producirá en forma inminente".[6058]

7.2167 En términos generales, basándonos en estos informes, entendemos que una rama de producción que no está sufriendo un daño importante, y cuyos resultados son sólidos y están mejorando, es menos vulnerable a un deterioro de sus resultados que pudiera considerarse daño importante en un futuro próximo. A la inversa, una rama de producción cuyos resultados, aunque no reflejen un daño importante actual, sean en general débiles o estén empeorando, sería más vulnerable a ese deterioro, y la probabilidad de que resultara dañada de manera importante en un futuro próximo

[6055] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda VI*, párrafo 7.53.
[6056] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda VI*, párrafo 7.53.
[6057] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda VI*, párrafo 7.54.
[6058] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Madera blanda VI*, párrafo 7.57.

ICC suprimida donde se indica [***]

sería mayor. Naturalmente, también habría que considerar si ese futuro daño importante estaría causado por importaciones subvencionadas, y un examen de los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 15 es pertinente para este aspecto del análisis.

7.2168 Hemos concluido, basándonos en nuestro examen de la información concerniente a los factores pertinentes enumerados en el párrafo 4 del artículo 15, que la rama de producción de LCA de los Estados Unidos no sufre actualmente un daño importante. Basándonos en esa misma información, y en particular teniendo en cuenta las tendencias a lo largo del período más reciente y la información concerniente a futuras tendencias en las entregas de LCA de Boeing presentada por las Comunidades Europeas, no vemos indicaciones de que sea probable que el estado de la rama de producción estadounidense se deteriore en un futuro próximo en un grado que daría lugar a que sufriera un daño importante. La información que tenemos ante nosotros demuestra mejoras en los resultados de Boeing en 2006 comparado con 2005, y el número significativo de pedidos registrados en 2005 y 2006 sugiere que los resultados de Boeing seguirán siendo satisfactorios, cuando no aún mejores. Así pues, no creemos que la rama de producción estadounidense sea vulnerable al daño causado por importaciones subvencionadas en un futuro próximo.

7.2169 Habiendo establecido el marco y el contexto de nuestro análisis, procederemos a examinar las pruebas relativas a los factores enumerados en el párrafo 7 del artículo 15, los cuales, como se ha indicado, conciernen principalmente a los probables volúmenes y precios de futuras importaciones.

Naturaleza y efectos de las subvenciones

7.2170 Los Estados Unidos aducen que las Comunidades Europeas y los gobiernos participantes en Airbus calcularon las subvenciones en litigio de manera que dieran a Airbus una ventaja estructural sobre Boeing. Según los Estados Unidos, la AEP/FEM y las demás subvenciones en litigio transfieren gran parte del costo y el riesgo del desarrollo de las LCA de Airbus a las Comunidades Europeas y los gobiernos participantes en Airbus, y la subsistencia de los efectos de esas subvenciones da a Airbus una flexibilidad que de otro modo no habría tenido para poner en marcha proyectos de nuevas aeronaves y fijar los precios de todos los modelos con el fin de aumentar su cuota de mercado.[6059] Los Estados Unidos afirman que subvenciones ya otorgadas y prometidas para el A350, así como nuevas subvenciones previstas, perpetúan las ventajas estructurales de Airbus en el mercado de LCA estadounidense, y dan a Airbus la flexibilidad financiera necesaria para obtener pedidos adicionales a precios con fuertes descuentos, al tiempo que compensan las ventas a pérdida del A380 y el diseño del A350.[6060]

7.2171 En este informe ya hemos constatado que los Estados Unidos no han probado que en la fecha de establecimiento de este Grupo Especial los gobiernos participantes en Airbus se habían comprometido a proporcionar a Airbus AEP/FEM para el A350 en condiciones de reembolso no garantizado, concentrado al final del período, dependiente del éxito y a un tipo de interés inferior al del mercado. Por otro lado, también hemos concluido que las subvenciones cuya existencia hemos constatado han tenido por efecto permitir a Airbus lanzar nuevos modelos de LCA que de otro modo no habría podido lanzar, al menos no cuando lo hizo. Hemos concluido, además, que la AEP/FEM concedida con respecto a cada modelo sucesivo de LCA de Airbus tiene efectos con respecto a modelos cuyos proyectos se pusieron en marcha tanto antes como después. El último modelo de LCA de Airbus cuyo proyecto se puso en marcha, el A380, estaba entrando en el mercado justo al final del período que examinamos, y todos los anteriores modelos se estaban aún fabricando y vendiendo.[6061] Por lo tanto, consideramos que, aparte de la AEP/FEM para el A350 subvencionada, con respecto a la cual los Estados Unidos no han establecido que se ha asumido el compromiso de proporcionarla, las

[6059] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 755.
[6060] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 756.
[6061] La producción de los primeros modelos de LCA de Airbus, el A300 y el A310, cesó en 2007.

ICC suprimida donde se indica [***]

importaciones de LCA de Airbus en un futuro próximo seguirán estando subvencionadas. No hay, sin embargo, nada que sugiera que probablemente habrá un aumento de las subvenciones en un futuro próximo, ya que prácticamente todas las subvenciones relacionadas con modelos de LCA de Airbus actualmente comercializados ya se han proporcionado.[6062] Tampoco hay en la naturaleza de las subvenciones cuya existencia hemos constatado nada que sugiera que en un futuro próximo probablemente habrá un aumento de las importaciones subvencionadas como consecuencia de las propias subvenciones.

7.2172 Las Comunidades Europeas sostienen que no es probable que las medidas en litigio tengan efectos comerciales que probablemente amenazarían con causar un daño importante a Boeing. En ese sentido, las Comunidades Europeas se remiten a su argumento de que Boeing no está sufriendo un daño importante actual.[6063] Una vez más, las Comunidades Europeas, al remitirse a otras partes de su argumentación, enfrentan al Grupo Especial con un dilema para determinar qué aspectos de esa argumentación han de tenerse en cuenta. Aparentemente, las Comunidades Europeas se remiten a este respecto a sus argumentos concernientes a disminuciones o efectos desfavorables "potenciales" para Boeing formulados como parte de su examen de los factores enumerados en el párrafo 4 del artículo 15. La relación que esto guarda con la naturaleza y el efecto de las subvenciones en litigio no está del todo clara, ya que esas partes de los argumentos de las Comunidades Europeas atañen a su opinión de que las mejoras en los resultados de Boeing, tal como se reflejan en los factores enumerados en el párrafo 4 del artículo 15, probablemente continuarán. Aunque esto puede respaldar la opinión de que Boeing no sufrirá un daño importante en el futuro, es difícil ver en qué modo guarda relación con la naturaleza y los efectos de las subvenciones.

Tasa de aumento de las importaciones subvencionadas

7.2173 Los Estados Unidos aducen que la cuota de mercado de Airbus en los Estados Unidos ha aumentado significativamente en los últimos años, y afirman que la solidez de su volumen de pedidos en firme de nuevas LCA pendientes de entrega confirma que el volumen de las importaciones seguirá siendo elevado en un futuro previsible.[6064] Hemos concluido que los datos sobre pedidos son pertinentes para evaluar la amenaza de daño, ya que predicen bien, aunque no perfectamente, las futuras entregas, y en consecuencia pueden servir de base para evaluar las probables tendencias en las futuras importaciones.

7.2174 Las Comunidades Europeas afirman que las importaciones en el mercado de LCA de los Estados Unidos aumentaron moderadamente en términos absolutos cuando el mercado mejoró de 2004 a 2005, pero disminuyeron en 2006, y siguieron perdiendo cuota de mercado frente a la producción nacional.[6065] Reiteran que la participación de Airbus en los pedidos en el mercado estadounidense disminuyó sustancialmente entre 2004 y 2006, y entre 2001-2006. Mantienen que a medida que los mercados de LCA en los Estados Unidos se van recuperando de la recesión

[6062] Naturalmente, es posible que se otorguen subvenciones nuevas o adicionales. No obstante, éstas probablemente beneficiarían a modelos existentes de LCA de Airbus. Si se concedieran con respecto a un modelo recientemente puesto en marcha, no sería probable que esa nueva LCA se importara en un futuro próximo, dado el tiempo que requiere el desarrollo de un nuevo modelo.

[6063] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2239.

[6064] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 757.

[6065] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2240. Los datos sobre importaciones, en función de las entregas, presentados por los Estados Unidos demuestran que las importaciones de LCA de Airbus fueron en 2004 las mismas que en 2003, aumentaron en 2005, y disminuyeron en 2006, si bien hasta un nivel ligeramente superior al de 2005. La cuota de mercado mostró la misma tendencia. *Véase* el párrafo 7.2113 *supra*.

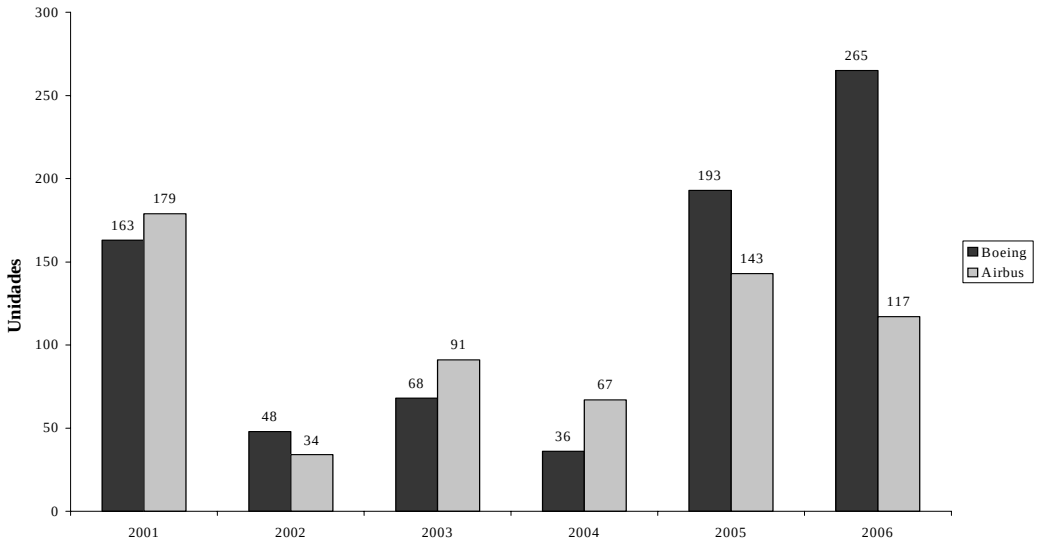
ICC suprimida donde se indica [***]

de 2002--2004 y crecen, Airbus está consiguiendo una participación cada vez menor en esos mercados.[6066]

7.2175 Los Estados Unidos presentan información concerniente a pedidos de LCA basada en ventas supuestamente perdidas en el período 2001-2006. Esa información indica un total de 198 pedidos en firme de LCA de Airbus no completados en agosto de 2006, concretamente de JetBlue (89), US Airways (49), America West (26), Virgin America (19) y Frontier (15).[6067] Los Estados Unidos aducen que esas entregas previstas ya están contratadas y son, en consecuencia, "claramente previstas e inminentes".[6068] Observan, además, que clientes estadounidenses han pedido 20 A380 y 41 A350[6069], y afirman que cabe prever que habrá muchos más pedidos en un futuro próximo a medida que esos programas progresan. Los Estados Unidos aducen además que una vez que una línea aérea ha escogido a un fabricante de LCA con preferencia a otro, suele hacer pedidos complementarios adicionales a ese mismo fabricante para aumentar su eficiencia y reducir al mínimo sus costos de operación, y que por tanto el aumento de la cuota de Airbus en el mercado estadounidense la sitúa en una posición más fuerte para conseguir ventas complementarias adicionales y hacerse con una cuota mayor de pedidos y entregas en años futuros.

7.2176 Las Comunidades Europeas también han presentado información sobre pedidos de LCA de Boeing y Airbus en los Estados Unidos en el período 2001 a 2006. Los datos de las Comunidades Europeas, en consonancia con los principios sobre la base de los cuales han estructurado sus argumentos, se presentan por separado para cada una de cuatro categorías de LCA. Hemos compilado la información presentada por las Comunidades Europeas en el siguiente gráfico:

Gráfico 26: Pedidos de LCA de Airbus y Boeing en los Estados Unidos, 2001-2006[6070]



[6066] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2240.

[6067] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 758, donde se hace referencia a la base de datos Airclaims CASE, petición de datos al 14 de agosto de 2006.

[6068] Párrafo 7 del artículo 15 del Acuerdo SMC.

[6069] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 758, donde se hace referencia a la base de datos Airclaims CASE, petición de datos al 14 de agosto de 2006, ajustados por la cancelación del pedido de A380 por FedEx en noviembre de 2006.

[6070] Compilación de información presentada en forma de cuadros, CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2169-2172. Observamos que esta información se basa en una petición a la base de datos Airclaims CASE al 19 de enero de 2007, presentada como CE - Prueba documental 21.

ICC suprimida donde se indica [***]

7.2177 Observamos que por lo que respecta a las probables tendencias de las futuras importaciones hay ciertas limitaciones en la consideración de la información sobre pedidos. La base de datos Airclaims (en las que ambas partes se apoyan en cuanto a la información concerniente a pedidos y entregas de LCA) registra los pedidos hechos por empresas de arrendamiento, que representan un porcentaje significativo de ventas de LCA, sobre la base de la ubicación de esas empresas, mientras que las entregas se registran sobre la base de la ubicación de la línea aérea operadora a la que la aeronave en última instancia se entrega.[6071] Así pues, un pedido de una empresa de arrendamiento en los Estados Unidos para entrega a una línea aérea en, por ejemplo, el Reino Unido, se registrará como un pedido en los Estados Unidos y una entrega en el Reino Unido.[6072] Nuestro examen de la información de la que deriva este gráfico, CE - Prueba documental 21, pone de manifiesto este problema en el contexto de la evaluación de las probables futuras importaciones en los Estados Unidos. Así pues, por ejemplo, CE - Prueba documental 21 indica que del total de 20 LCA A380 de Airbus comunicadas por las Comunidades Europeas como pedidos en los Estados Unidos para el período 2001-2006, 10 fueron pedidas por una empresa de arrendamiento, ILFC, en 2001.[6073] La primera fecha de entrega prevista para cualquiera de esas aeronaves es mayo de 2010, con nuevas entregas previstas hasta 2015, inclusive. El "país operador" de dos de las aeronaves pedidas por ILFC es Emiratos Árabes Unidos, lo que sugiere que al menos esas dos aeronaves no se importarán de hecho en los Estados Unidos. El "operador" para las restantes ocho aeronaves pedidas por ILFC figura como ILFC. Naturalmente, ILFC no es una línea aérea y no opera realmente con aeronaves. Por lo tanto, esa información no ofrece indicación alguna sobre el país al que en última instancia se entregarán esas ocho aeronaves. Se plantean problemas similares por lo que respecta a la información sobre pedidos de otros modelos de LCA, y en consecuencia con respecto a los datos en su conjunto.

7.2178 En términos generales, aunque la información sobre los pedidos sí demuestra que seguirá habiendo importaciones de LCA de Airbus subvencionadas en el mercado estadounidense, esas circunstancias hacen de esa información una base menos que fiable sobre la que sacar conclusiones concernientes a un aumento inminente de las importaciones subvencionadas. Además, es evidente que incluso los pedidos en firme no resultan inevitablemente en entregas, ya que a veces se cancelan, por ejemplo por una línea aérea que quiebra, y la entrega está a veces sujeta a demoras no previstas como consecuencia de problemas de producción o debido a la renegociación de las condiciones con los clientes. Por lo demás, el marco temporal en que tienen lugar las entregas de esos pedidos es a menudo significativamente más largo de lo que podría razonablemente considerarse como "inminente". Aunque la noción de "inminente" en el contexto de la rama de producción de LCA, donde el período de gestación de los pedidos es largo y los calendarios de entrega muy amplios, podría perfectamente representar algo más largo que lo que representa en otras ramas de producción en las que el intervalo entre pedido, producción y entrega es más corto, no creemos que los pedidos de entregas de LCA que no tendrán lugar en el plazo de dos o tres años pueda razonablemente considerarse "inminente", aun en el caso de que en última instancia esas aeronaves se entreguen a los Estados Unidos. Por último, el mero hecho de que un pedido se haga como un pedido estadounidense no significa que la aeronave de que se trata realmente será entregada a un cliente en los Estados Unidos, por lo cual sigue sin estar claro si el pedido representa realmente una futura importación. Aunque la repercusión de este último factor es incalculable, dado el número significativo de LCA compradas por empresas de arrendamiento, consideramos que probablemente es significativa. Así pues, no creemos que esa información demuestre una probabilidad de aumento sustancial de las importaciones en un futuro próximo, aunque demuestra claramente que seguirá habiendo un número sustancial de importaciones subvencionadas de LCA de Airbus.

[6071] *Véase* CE - Prueba documental 21.
[6072] Estados Unidos, respuesta a la pregunta 132 del Grupo Especial, párrafo 430.
[6073] Las otras 10 fueron pedidas por UPS, un transportista de carga, en 2005.

ICC suprimida donde se indica [***]

Capacidad adicional

7.2179 Los Estados Unidos aducen que Airbus está aumentando su capacidad de producción de LCA añadiendo dos líneas de producción de LCA totalmente nuevas para el A380 y el A350, aeronaves de las que clientes en los Estados Unidos ya han pedido un número sustancial. Según los Estados Unidos, Airbus también ha comunicado que está aumentando su capacidad de producción de sus otras aeronaves, e incluso considerando nuevos aumentos. Los Estados Unidos consideran que esto pone de manifiesto que Airbus está aumentando sustancialmente su capacidad de producción de LCA, y aducen que cabe esperar que al menos parte de esa capacidad se utilice para proporcionar nuevas LCA subvencionadas al mercado estadounidense, incluso teniendo también en cuenta el aumento previsto de las ventas de LCA de Airbus en otros mercados.[6074]

7.2180 Las Comunidades Europeas no rechazan las pruebas concernientes a la capacidad de Airbus presentadas por los Estados Unidos, y se limitan a aducir que cualquier capacidad añadida a la capacidad de Airbus existente no podría amenazar con causar un daño importante a Boeing, dada la posición dominante y cada vez mejor de Boeing en el mercado de LCA.[6075] Observan que las entregas del A380 comenzarán en 2007, mientras que las entregas del A350 no comenzarán antes de 2013-2014.[6076] A juicio de las Comunidades Europeas, el aumento de pedidos a Boeing en 2005 y 2006 "prácticamente garantiza" que Boeing dominará las entregas a clientes en los Estados Unidos en los próximos tres años, aun teniendo en cuenta la probabilidad de que en el futuro aumenten las entregas de productos Airbus en el mercado de los Estados Unidos como consecuencia del aumento de la capacidad de producción.[6077]

7.2181 Nos parece evidente que, con la introducción de nuevos modelos de LCA de Airbus, fabricados en parte en nuevas líneas de producción añadidas, la capacidad de Airbus para entregar LCA, incluso en el mercado estadounidense, aumentará. Naturalmente, el que ese aumento se traduzca en aumentos de las importaciones es una cuestión distinta. La información sobre pedidos no sugiere que la capacidad adicional recientemente añadida para producir aeronaves A380 tendrá un efecto significativo inminente sobre las importaciones, y cualesquiera aumentos resultantes del aumento de la capacidad de producción de aeronaves A350 parece aun más remoto en el tiempo.[6078] Así pues, aunque el aumento de la capacidad efectivamente sugiere un futuro aumento de la producción de LCA de Airbus, no podemos concluir que justifique una constatación de aumento inminente de las importaciones en los Estados Unidos.

Continua reducción de los precios y contención de su subida

7.2182 Los Estados Unidos afirman que los datos disponibles indican que Airbus ha fijado sistemáticamente sus precios por debajo de los de Boeing, especialmente al buscar clientes iniciales de nuevas aeronaves, al tratar de hacerse con una cuenta de Boeing o al tratar de hacer negocios con una nueva línea aérea. Según los Estados Unidos, recientes ventas de Airbus, tanto en el mercado de los Estados Unidos como en otras partes, han impulsado de nuevo a la baja los precios de las LCA en todo el mundo. Cada nueva campaña tiene lugar en el entorno en el que prevalecen determinados

[6074] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 760.
[6075] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2241.
[6076] CE, Primera comunicación escrita, párrafos 2242y 2243.
[6077] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2243.
[6078] Aunque hemos concluido que los Estados Unidos no han demostrado que existe un compromiso de otorgar AEP/FEM subvencionada con respecto al A350, hemos constatado que los efectos secundarios de las subvenciones de AEP/FEM a modelos específicos de LCA de Airbus benefician a otros modelos anteriores y posteriores, y que, además, varias de las subvenciones cuya existencia hemos constatado benefician a las LCA de Airbus en su conjunto.

ICC suprimida donde se indica [***]

precios, y los Estados Unidos aducen que en un futuro previsible es probable que persista la contención de la subida o la reducción de los precios de las LCA estadounidenses.[6079]

7.2183 Las Comunidades Europeas consideran que los Estados Unidos no han establecido que las importaciones están conteniendo la subida de los precios o reduciéndolos, y que probablemente contribuirán a un aumento de la demanda de nuevas importaciones. Aducen que los Estados Unidos no han demostrado la contención de la subida de los precios o su reducción en el mercado mundial, y que, dada la falta de todo vínculo entre las subvenciones y cualesquiera efectos sobre los precios, no hay fundamento para concluir que en el futuro habrá efectos sobre los precios.[6080]

7.2184 Nos parece evidente que en el período que estamos examinando los precios en el mercado estadounidense disminuyeron, y que su subida se contuvo. No obstante, dada la complejidad de la fijación de los precios en el mercado de las LCA, en el que cada campaña de venta conlleva no pocas negociaciones entre cliente y fabricante, nos parece difícil sacar cualquier conclusión sobre los precios probables en el futuro, en especial dadas las pruebas de mejoras en el mercado y el volumen de pedidos pendientes de Boeing. Por lo tanto, concluimos que la información que tenemos ante nosotros no demuestra que es probable que las importaciones subvencionadas tengan por efecto una reducción de los precios o una contención de su subida en un futuro próximo.

Existencias

7.2185 Las partes coinciden en que los productores de LCA rara vez mantienen existencias, por lo que este factor no sugiere ninguna probabilidad de que las importaciones de LCA de Airbus subvencionadas aumenten en un futuro próximo.[6081]

iv) Conclusión

7.2186 Hemos concluido, basándonos en nuestra evaluación de los resultados de explotación de Boeing a lo largo del período examinado, que Boeing no sufre actualmente un daño importante. Parece probable, además, que la mejora de los resultados de Boeing hacia el final del período continúe en un futuro próximo y dé lugar a resultados sólidos e incluso mejores, especialmente a la luz de la gran demanda en el mercado y el acusado incremento de los pedidos conseguidos por Boeing en 2005 y 2006. Además, la mejora de la eficiencia y de la productividad de Boeing en el período 2001-2005, así como el aumento de la contratación externa de varias operaciones, respaldan asimismo la opinión de que sus buenos resultados en 2006 probablemente continuarán en un futuro próximo. Los tiempos de espera para la producción y entrega de LCA son largos, y aunque es evidente que Airbus tiene, y seguirá teniendo, una capacidad cada vez mayor para entregar LCA subvencionadas en el mercado estadounidense, no hay en la información que tenemos ante nosotros nada que sugiera la probabilidad de que en el futuro próximo se produzcan aumentos significativos de esas importaciones. Además, aunque los niveles de los precios indizados disminuyeron en el período 2001-2005, y en 2006 para el 737NG, y la subida de los precios en el mercado estadounidense se contuvo en comparación con el PPI de Manufacturas Aeronáuticas de los Estados Unidos, dados los muchos factores que determinan la fijación de los precios de las LCA y el aumento de la demanda en el mercado, así como el número significativo de pedidos obtenidos por Boeing en 2005 y 2006, no podemos concluir que es probable que las importaciones subvencionadas tengan efectos de contención de la subida o reducción de los precios en un futuro próximo. Por consiguiente, habida cuenta de todo ello, y a la luz de las pruebas y argumentos que se nos han presentado, concluimos que los Estados Unidos no han demostrado la existencia de una amenaza de daño importante a la rama de producción de LCA estadounidense.

[6079] Estados Unidos, Primera comunicación escrita, párrafo 762.
[6080] CE, Primera comunicación escrita, párrafo 2244.
[6081] *Véase* la nota 5912.

ICC suprimida donde se indica [***]

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

A. CONCLUSIONES

8.1 A la luz de las constataciones que figuran en las anteriores secciones de nuestro informe, concluimos que los Estados Unidos ***han establecido*** lo siguiente por lo que respecta a la existencia de subvenciones:

a) por lo que respecta al suministro de AEP/FEM;

   i) que cada una de las medidas de AEP/FEM impugnadas constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y

   ii) que las medidas de AEP/FEM para el A380 de Alemania, España y el Reino Unido son subvenciones supeditadas *de facto* a los resultados de exportación previstos, y por lo tanto subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC.

b) por lo que respecta a la provisión de infraestructura y donaciones relacionadas con la infraestructura;

   i) que el suministro del polígono Mühlenberger Loch constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

   ii) que el suministro de la ampliación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Bremen constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

   iii) que el suministro del polígono ZAC Aéroconstellation y las instalaciones EIG conexas constituye una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y

   iv) que las donaciones impugnadas que otorgaron las autoridades de Alemania y España para la construcción de instalaciones de fabricación y montaje en Nordenham (Alemania) y Sevilla, La Rinconada, Toledo, El Puerto de Santa María y Puerto Real (España), y por los Gobiernos de Andalucía y Castilla-La Mancha a Airbus en Puerto Real, Sevilla e Illescas (Toledo), son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

c) por lo que respecta a la transferencia por el Gobierno alemán de su participación en la propiedad en Deutsche Airbus a Daimler Group;

   i) que la adquisición por KfW en 1989 de una participación del 20 por ciento en el capital social de Deutsche Airbus es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y

   ii) que la transferencia por KfW en 1992 de su participación del 20 por ciento en el capital social de Deutsche Airbus a MBB es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

d) por lo que respecta a las aportaciones de capital del Gobierno francés y Crédit Lyonnais a Aérospatiale;

ICC suprimida donde se indica [***]

i) que las aportaciones de capital de 1987, 1988, 1992 y 1994 a Aérospatiale son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y

ii) que la transferencia por el Gobierno francés en 1998 de su participación del 45,76 por ciento en Dassault Aviation a Aérospatiale es una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

e) por lo que respecta a la financiación para investigación y desarrollo tecnológico proporcionada por las Comunidades Europeas y determinados Estados miembros de las Comunidades Europeas;

i) que las donaciones en el marco de los Programas marco Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto y Sexto de las Comunidades Europeas identificadas en los anexos I.1, I.2, I.3, I.4 y I.5 son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

ii) que las donaciones del Gobierno francés por una cuantía máxima de 391 millones de euros entre 1986 y 1993 y **[*******]** euros entre 1994 y 2005 son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

iii) que las donaciones del Gobierno Federal alemán en el marco de los programas LuFo I, LuFo II y LuFo III por una cuantía de **[*******]** euros son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

iv) que las donaciones gubernamentales subfederales alemanas por una cuantía de **[*******]** euros de las autoridades bávaras en el marco del OZB y el Bayerisches Luftfahrtforschungsprogramm, 11 millones de euros de las autoridades de Bremen en el marco de los programas AMST, y **[*******]** euros de las autoridades de Hamburgo en el marco del Luftfahrtforschungsprogramm son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

v) que los préstamos en el marco de los programas PROFIT y PTA del Gobierno español por una cuantía de, respectivamente, 62,2 millones de euros y **[*******]** euros son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, y

vi) que las donaciones del Gobierno del Reino Unido en el marco de los programas CARAD y ARP por una cuantía de **[*******]** libras esterlinas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

8.2 Asimismo, a la luz de las constataciones que figuran en las anteriores secciones de nuestro informe, concluimos que los Estados Unidos ***han establecido*** lo siguiente por lo que respecta a los efectos desfavorables:

a) que las subvenciones tienen por efecto desplazar las importaciones de un producto similar de los Estados Unidos en el mercado europeo, en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 6 del Acuerdo SMC, lo que constituye un perjuicio grave para los

ICC suprimida donde se indica [***]

intereses de los Estados Unidos en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC,

b) que las subvenciones tienen por efecto desplazar las exportaciones de un producto similar de los Estados Unidos a los mercados de Australia, el Brasil, China, Corea, México, el Taipei Chino y Singapur, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, lo que constituye un perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC,

c) que las subvenciones tienen por efecto un probable desplazamiento de las exportaciones de un producto similar de los Estados Unidos al mercado de la India, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del Acuerdo SMC, lo que constituye una amenaza de perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC, y

d) que las subvenciones tienen por efecto una significativa pérdida de ventas en el mismo mercado, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, lo que constituye un perjuicio grave para los intereses de los Estados Unidos en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

8.3 Por otro lado, a la luz de las constataciones que figuran en las anteriores secciones de nuestro informe, concluimos que los Estados Unidos ***no han establecido*** lo siguiente por lo que respecta a la existencia de subvenciones:

a) por lo que respecta al suministro de AEP/FEM;

i) la existencia, en julio de 2005, de un compromiso de proporcionar AEP/FEM para el A350, que constituyera una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

ii) que las medidas de AEP/FEM francesa para el A380, francesa para el A340-500/600, española para el A340-500/600 y francesa para el A330-200 sean subvenciones supeditadas *de facto* a los resultados de exportación previstos, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC,

iii) que las medidas de AEP/FEM francesa para el A380, alemana para el A380, española para el A380, del Reino Unido para el A380, francesa para el A340-500/600, española para el A340-500/600 y francesa para el A330-200 sean subvenciones supeditadas *de jure* a los resultados de exportación previstos, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 y la nota 4 del Acuerdo SMC, ni

iv) la existencia de una medida no escrita bajo la forma de un programa de AEP/FEM que constituya una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

b) por lo que respecta a los préstamos del BEI impugnados;

i) que cada uno de los préstamos impugnados y la línea de crédito de 2002 para el A380 constituyan una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida donde se indica [***]

c) por lo que respecta a la provisión de infraestructura y donaciones relacionadas con la infraestructura;

i) que las mejoras de las carreteras efectuadas por las autoridades francesas constituyan subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC,

ii) que los 19,5 millones de libras esterlinas proporcionados a Airbus UK en relación con sus operaciones en Broughton (Gales) constituyan una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, ni

iii) que la donación otorgada por el Gobierno de Andalucía a Airbus en El Puerto de Santa María sea una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

d) que la liquidación de 1998 por el Gobierno alemán de la deuda que Deutsche Airbus mantenía con él constituya una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC;

e) por lo que respecta a los fondos para investigación y desarrollo tecnológico proporcionados por las Comunidades Europeas y determinados Estados miembros de las Comunidades Europeas;

i) que el compromiso del Gobierno Federal alemán de proporcionar a Airbus **[*******]** euros en el marco del programa LuFo III sea una subvención específica en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, ni

ii) que las donaciones en el marco del Programa de Tecnología del Reino Unido impugnadas sean subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC.

8.4 Asimismo, a la luz de las constataciones que figuran en las anteriores secciones de nuestro informe, concluimos que los Estados Unidos ***no han establecido*** lo siguiente por lo que respecta a los efectos desfavorables;

a) que las subvenciones tengan por efecto una significativa subvaloración de precios por el producto subvencionado en comparación con el precio de un producto similar de los Estados Unidos en el mismo mercado, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC,

b) que las subvenciones tengan un efecto significativo de contención de la subida de los precios, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC,

c) que las subvenciones tengan un efecto significativo de reducción de los precios, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC, ni

d) que, mediante el empleo de las subvenciones, las Comunidades Europeas y determinados Estados miembros de las Comunidades Europeas causen daño a la rama de producción nacional de los Estados Unidos, en el sentido del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida donde se indica [***]

B. RECOMENDACIONES

8.5 Conforme a lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 3 del ESD, en los casos de incumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de un acuerdo abarcado se presume que la medida constituye un caso de anulación o menoscabo. Concluimos que las Comunidades Europeas, Francia, Alemania, España y el Reino Unido, en la medida en que han actuado de manera incompatible con el Acuerdo SMC, han anulado o menoscabado ventajas para los Estados Unidos resultantes de dicho Acuerdo.

8.6 El párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC dispone que, habiendo llegado a la conclusión de que la medida de que se trate es una subvención prohibida, el grupo especial "**recomendará** que el Miembro que concede esa subvención la retire sin demora" (sin negritas en el original). Además, esa disposición estipula que el grupo especial "**especificará** en su recomendación el plazo dentro del cual debe retirarse la medida" (sin negritas en el original). Por consiguiente, habida cuenta de la naturaleza de las subvenciones prohibidas que hemos constatado en esta diferencia, recomendamos que el Miembro que concede cada subvención que se ha constatado que es una subvención prohibida la retire sin demora, y especificamos que ello deberá hacerse dentro de un plazo de 90 días.

8.7 El párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC dispone que "{s}i se adopta un informe de un grupo especial o del Órgano de Apelación en el que se determina que cualquier subvención ha tenido efectos desfavorables para los intereses de otro Miembro, en el sentido del artículo 5, el Miembro que otorgue o mantenga esa subvención adoptará las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retirará la subvención". Por consiguiente, a la luz de nuestras conclusiones relativas a los efectos desfavorables expuestas en el párrafo 8.2 *supra*, recomendamos que, tras la adopción del presente informe o de uno del Órgano de Apelación en esta diferencia en el que se determine que cualquier subvención ha tenido efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos, el Miembro otorgante de cada subvención que se ha constatado ha dado lugar a esos efectos desfavorables "adopt{e} las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retir{e} la subvención".

8.8 Observamos, por último, que las normas especiales y adicionales aplicables en el marco de las Partes II y III del Acuerdo SMC no obligan a un grupo especial a especificar la manera en que el Miembro o Miembros que conceden las subvenciones deben proceder a aplicar las recomendaciones formuladas conforme a lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7. En ese contexto, recordamos que la segunda frase del párrafo 1 del artículo 19 del ESD dispone que un grupo especial "podrá" sugerir la forma en que una recomendación podría aplicarse. Partiendo de la premisa de que esa disposición es igualmente aplicable a las recomendaciones formuladas conforme a lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC, tomamos nota de la observación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Acero laminado en caliente* de que, conforme al párrafo 3 del artículo 21 del ESD, compete en primera instancia al Miembro afectado determinar los medios de aplicación.[6082] Además, el Órgano de Apelación ha aclarado que la segunda frase del párrafo 1 del artículo 19 "no obliga a los grupos especiales a formular {una} sugerencia".[6083] En el presente caso es posible especular sobre las maneras en que podrían aplicarse nuestras recomendaciones. No obstante, al no estar obligados a hacerlo, y dado que los Estados Unidos ni siquiera han pedido que lo hagamos, nos abstenemos de hacer sugerencia alguna por lo que respecta a las medidas que podrían adoptarse para aplicar esas recomendaciones.

[6082] Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Acero laminado en caliente*, párrafo 8.11.

[6083] Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Medidas antidumping relativas a las tuberias para perforación petrolera*, párrafo 189.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO A

Índice		**Página**
Anexo A	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, Solicitud de celebración de consultas presentada por los Estados Unidos, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1 (12 de octubre de 2004)	A-2

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO A

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES, SOLICITUD DE CELEBRACIÓN DE CONSULTAS PRESENTADA POR LOS ESTADOS UNIDOS, WT/DS316/1-G/L/697-G/SCM/D62/1

(12 de octubre de 2004)

La siguiente comunicación, de fecha 6 de octubre de 2004, dirigida por la delegación de los Estados Unidos a las delegaciones de las Comunidades Europeas, Alemania, España, Francia y el Reino Unido, y a la Presidenta del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 4 del artículo 4 del ESD.

He recibido de las autoridades de mi país instrucciones de solicitar la celebración de consultas con los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España (los "Estados miembros"), y con las Comunidades Europeas ("CE"), de conformidad con los artículos 1 y 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"), el párrafo 1 del artículo XXIII del *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* ("GATT de 1994") y los artículos 4, 7 y 30 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC") (en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXIII del GATT de 1994) con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles.

Los Estados Unidos consideran que determinadas medidas de las CE y los Estados miembros otorgan subvenciones que son incompatibles con las obligaciones que les corresponden en virtud del Acuerdo SMC y del GATT de 1994. Entre esas medidas se encuentran las siguientes:

- El otorgamiento por los Estados miembros a las empresas Airbus[1] de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles (en adelante "ayuda para emprender proyectos")[2]. Esta financiación proporciona beneficios a las empresas receptoras, incluida la financiación de proyectos que de otro modo no serían comercialmente viables. Las condiciones no comerciales de la financiación incluyen un interés nulo o a tipos inferiores a los del mercado y una obligación de reembolso

[1] Las empresas Airbus, a las que se refiere la presente solicitud, comprenden Airbus SAS, su predecesora Airbus GIE y sus empresas afiliadas actuales y predecesoras, incluida toda persona o entidad que directamente, o indirectamente mediante uno o más intermediarios o vínculos, controle o haya controlado, sea o haya sido controlada por, o esté o haya estado bajo el mismo control que Airbus SAS o Airbus GIE, tales como empresas matrices, empresas hermanas y filiales, entre ellas, Airbus Deutschland GmbH, Airbus España S.L., Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Defence and Space Company ("EADS") y BAE Systems.

[2] Las CE y los Estados miembros utilizan diferentes términos para describir el tipo de financiación en cuestión, como por ejemplo, "*launch aid*", "*launch investment*", "*avances remboursables*", "*Rueckzahlbare Zuwendungen*", "*Entwicklungsbeihilfen*", "*Zuschuesse zur Entwicklung von zivilien Flugzeugen*", "anticipo reembolsable" y "préstamo reembolsable". Aunque los Estados Unidos denominarán en adelante a la financiación "ayuda para emprender proyectos", la solicitud de celebración de consultas presentada por los Estados Unidos se refiere a todos esos tipos de financiación, independientemente del término o términos específicos que utilice la entidad que proporciona la financiación.

ICC suprimida donde se indica [***]

condicional, vinculada al éxito del modelo de aeronave que se financia; si un modelo no tiene éxito, la financiación se condona total o parcialmente.

- La concesión por las CE y los Estados miembros de donaciones y bienes y servicios proporcionados por el gobierno con el fin de desarrollar, ampliar y mejorar los centros de fabricación de Airbus para el desarrollo y la producción del Airbus A380. Son casos específicos las inversiones públicas de las autoridades alemanas en las instalaciones de fabricación de Airbus en Hamburgo y Nordenham, las de las autoridades francesas en Toulouse, las de las autoridades del Reino Unido en Broughton, y las de las autoridades españolas en numerosos puntos de España (tales como Puerto Real, Illescas, El Puerto de Santa María y La Rinconada).

- El otorgamiento por las CE y los Estados miembros, a través del Banco Europeo de Inversiones ("BEI"), a las empresas Airbus, incluida la empresa matriz EADS, de préstamos para investigación y desarrollo y otros préstamos en condiciones preferenciales, incluida la financiación para el A320, el A321, el A330/340 y el A380.

- La asunción y condonación por las CE y los Estados miembros de la deuda resultante de la ayuda para emprender proyectos y otra financiación de la producción y el desarrollo de grandes aeronaves civiles, incluida la deuda acumulada por Deutsche Airbus y condonada por el Gobierno alemán y la deuda asumida por el Gobierno español en nombre de Construcciones Aeronáuticas S.A. ("CASA").

- La concesión por las CE y los Estados miembros de aportaciones de capital y donaciones, inclusive a través de bancos de propiedad estatal y bancos controlados por el Estado. Cabe citar ejemplos como las inversiones de capital del Gobierno alemán en Deutsche Airbus a través del Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KFW") y la devolución, sin compensación alguna, de las acciones adquiridas mediante esa transacción al grupo Daimler, empresa matriz de Deutsche Airbus. El Gobierno francés efectuó entre 1987 y 1997 aportaciones de capital para compensar pérdidas de Aérospatiale y aumentó el valor accionarial de la empresa mediante transferencias de acciones a ésta en 1998.

- La concesión por las CE y los Estados miembros de préstamos para investigación y desarrollo y donaciones en apoyo del desarrollo de grandes aeronaves civiles. Estos préstamos y donaciones benefician directamente a las empresas Airbus.

- Cualesquiera modificaciones, revisiones, medidas de aplicación o medidas conexas a las descritas *supra*.

- Cualesquiera otras medidas que entrañen una contribución financiera de las CE o cualquiera de los Estados miembros que beneficie a las empresas de Airbus.

Las subvenciones en cuestión abarcan las relativas a los modelos de Airbus A300, A310, la familia A320, A330/340, A330-200, A340-500/600 y, más recientemente, el A380.

A los Estados Unidos les preocupa que la ayuda proporcionada a Airbus por las CE y los Estados miembros para emprender proyectos destinados al desarrollo de grandes aeronaves civiles, incluidos, pero no exclusivamente, el Airbus A340-500/600 y el A380, así como el préstamo concedido por el BEI a EADS para el A380, parecen ser subvenciones a la exportación que infringen los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

ICC suprimida donde se indica [***]

A los Estados Unidos también les preocupa que las medidas parecen causar efectos desfavorables para sus intereses a tenor de lo dispuesto en:

- El apartado a) del artículo 5, del Acuerdo SMC, porque las medidas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC y una evaluación de todos los factores económicos pertinentes ha demostrado que sus efectos causan o amenazan causar un daño a la rama de producción de los Estados Unidos en el mercado estadounidense de las grandes aeronaves civiles.

- El apartado c) del artículo 5, los apartados a), b) y c) del párrafo 3 y el párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC, porque esas medidas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC que causan o amenazan causar un perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos mediante el desplazamiento y la obstaculización de las importaciones estadounidenses de grandes aeronaves civiles en los mercados de las CE y de terceros países, y mediante una significativa subvaloración de precios, contención de la subida de los precios, reducción de los precios o pérdida de ventas en el mismo mercado.

A los Estados Unidos también les preocupa que las medidas parecen ser incompatibles con el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994.

A los Estados Unidos les preocupa asimismo que las medidas hayan causado y sigan causando la anulación o menoscabo de ventajas resultantes directa o indirectamente para los Estados Unidos del GATT de 1994, en el sentido del párrafo 1 del artículo XXIII.

Se adjunta una relación de las pruebas disponibles, de conformidad con los artículos 4 y 7 del Acuerdo SMC.

Esperamos con interés su respuesta a la presente solicitud y la fijación de una fecha mutuamente aceptable para las consultas.

ICC suprimida donde se indica [***]

Relación de las pruebas disponibles

AECMA, Statistical Survey (1998), Statistical Survey (1999), Facts and Figures (1999), Facts and Figures (2000), Facts and Figures (2001), and Facts and Figures (2002).

Comisión Europea, La industria aeroespacial europea ante el desafío global, Com(97) 466 final (24 de septiembre de 1997).

Comisión Europea, STAR 21. Strategic Aerospace Review for the 21st Century. Creating a Coherent Market and Policy Framework for a Vital European Industry (julio de 2002).

Comisión Europea, 1998 - 2002 Project Synopses: New Perspectives in Aeronautics, The Competitive and Sustainable Growth Programme (2002).

Comisión Europea, Decisión de la Comisión por la que se declara la compatibilidad de una operación de concentración con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE, Asunto IV/M.877, Reglamento (CEE) Nº 4064/89 del Consejo, C(97) 2598 final (30 de julio de 1997).

Comisión Europea, Report of the Group of Personalities, Meeting Society's Needs and Winning Global Leadership. European Aeronautics: A Vision for 2002 (enero de 2001).

Comunidades Europeas, Notificaciones presentadas de conformidad con el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994 y el artículo 25 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, G/SCM/N/3/EEC (12 de marzo de 1996).

EC External Advisory Group for Aeronautics, Position Paper on Aeronautics for Europe: Recommendations to the European Commission (abril de 2000).

Comisión Europea, Comunicado de prensa, "Visite du Commissaire au Commerce, Pascal Lamy, à Airbus Industrie, Toulouse, 15 Juin 2001" (14 de junio de 2001).

Oficina General de Intervención de Cuentas de los Estados Unidos, Informe, European Aeronautics: Strong Government Presence in Industry Structure and Research and Development Support, GAO/NSIAD-94-71 (23 de marzo de 1994).

Oficina General de Intervención de Cuentas de los Estados Unidos, International Trade: Long-Term Viability of US-European Union Aircraft Agreement Uncertain, GAO/GGD-95-45 (diciembre de 1994).

Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, Global Competitiveness of US Advanced Technology Manufacturing Industries: Large Civil Aircraft, Inv. No. 332-332, Transcripción de la audiencia (15 de abril de 1994) e Informe (agosto de 1993).

Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, The Changing Structure of the Global LCA Aircraft Industry and Market: Implications for the Competitiveness of the US Industry, Inv. No. 332-384 (noviembre de 1998).

Personal del Comité de Energía y Comercio de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, Subcomité de Supervisión e Investigaciones, Major Issues in United States-European Community Trade, 100th Cong., 1st Session (Comm. Print 1987).

ICC suprimida donde se indica [***]

Gellman Research Associates, An Economic and Financial Review of Airbus Industrie (4 de septiembre de 1990).

Hans J. Weber y Aaron J. Gellman, Analysis of Indirect Support to European Large Civil Aircraft Industry (24 de enero de 2000).

Airclaims, Client Aviation System Inquiry (CASE) database.

European Aeronautics Defence and Space Company (EADS), Informes anuales y Presentaciones de inversores.

BAE SYSTEMS, Annual Reports.

DaimlerChrysler, DaimlerBenz, DASA y MBB, Annual Reports; DaimlerChrysler, Form 20-F for the fiscal year ended December 31, 1998, Consolidated Statement of Income, Note F-43; Daimler-Benz, Consolidated Interim Report, January 1-June 30, 1992.

Aérospatiale, Annual Reports.

CASA, Annual Reports.

The Boeing Company, Annual Reports and other company information.

Airbus, Global Market Forecasts.

Barclay Capital, Analyst Reports.

Crédit Suisse First Boston, Analyst Reports.

Goldman Sachs, Analyst Reports.

JP Morgan, Analyst Reports.

Lehman Brothers, Analyst Reports.

Merrill Lynch, Analyst Reports.

Morgan Stanley, Analyst Reports.

Schroders Salomon Smith Barney, Analyst Reports.

The Wall Street Journal, "In the Secret World of Airplane Deals, One Battle Up Close" (10 de marzo de 2003).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1992, Serie A, Núm. 34 (13 de enero de 1997).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1997, Serie A, Núm. 139, Tribunal de Cuentas (30 de abril de 2001).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Cuenta General del Estado de 1998, Serie A, Núm. 176, Tribunal de Cuentas (17 de julio de 2001).

ICC suprimida donde se indica [***]

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 251 (18 de octubre de 2001).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 547 (5 de junio de 2003).

Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm. 547 (5 de junio de 2003).

Boletín Oficial del Estado núm. 170 (17 de julio de 2002) (Orden CTE/1828/2002 de 8 de julio de 2002) (Orden … por la que se establecen las bases reguladoras para el período 2002-2008 y la convocatoria del año 2002, relativas a la concesión de ayudas a la participación empresarial en los programas de desarrollo de la motorización de la familia de aviones Airbus A 380).

Boletín Oficial del Estado núm. 200 (21 de agosto de 2003), Orden ECO/2357/2003 de 25 de julio de 2003 (16574).

Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 126 (29 de octubre de 2002) (21.001) (Acuerdo de 30 de julio de 2002, del Consejo de Gobierno de Andalucía, por el que se autoriza la concesión de una subvención de 35,7 millones de euros a favor de EADS-CASA para el proyecto A400M y Acuerdo de 30 de julio de 2002, del Consejo de Gobierno de Andalucía, por el que se autoriza la concesión de una subvención de 9,7 millones de euros para la factoría de Tablada).

Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 134 (16 de noviembre de 2002) (Resolución de 21 de octubre de 2002, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Junta de Andalucía).

Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 193 (7 de octubre de 2003) (Acuerdo de 29 de julio de 2003, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía).

Cortes Generales, Diario de Sesiones del Senado, Comisión de Presupuestos, Núm. 523 (23 de noviembre de 1999).

Cortes Generales, Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, Comisiones, Ciencia y Tecnología, Núm. 106 (Año 2000).

Ministerio de Ciencia y Tecnología, Secretaría de Estado de Industria, Cuadernos Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) (julio de 1993) y Balance del Segundo Año del Ministerio de Ciencia y Tecnología (junio de 2002).

Ministerio de Ciencia y Tecnología, Comunicado de prensa, "El Ministerio aportará al desarrollo [de A380] 376 millones de euros hasta 2013" (2 de octubre de 2003).

Ministerio de Ciencia y Tecnología, Evolución del Sistema Valenciano de I+D+I durante 2001 (sin fecha).

Ministerio de Economía, Comunicado de prensa, "Aprobados Incentivos Regionales para cinco proyectos por 105 millones €" (6 de marzo de 2003).

Comisión Europea, Decisión relativa a la ayuda concedida por España a la empresa aeronáutica Construcciones Aeronáuticas, SA, Diario Oficial L 331 de 1997, 97/807/EC (30 de abril de 1997).

ICC suprimida donde se indica [***]

Comisión Europea, Notificación de Ayuda de Estado correspondiente al Plan Tecnológico Aeronáutico II, Ayuda de Estado Nº N 135/1999, SG(99) D/3208 (5 de mayo de 1999) y notificación de modificación, Ayuda de Estado Nº N 432/2000, SG(2000) D/106018 (7 de agosto de 2000).

EFEDATA, "Consejo Ministros MINER firma Convenio CASA Desarrollo Airbus por 11.348 millones" (23 de diciembre de 1998).

Expansión, "CASA recibirá una fuerte ayuda a sus proyectos en Andalucía" (18 de enero de 2001).

Expansión, "CASA y CEPSA reciben ayudas para sus nuevas fábricas en Andalucía" (16 de mayo de 2001).

Diario de Sevilla, "Mil millones del Gobierno para I+D en aeronáutica" (10 de mayo de 2002).

Diario de Sevilla, "La Junta acumula más de 100 millones en ayudas al sector" (30 de julio de 2003).

ABC Sevilla, "La Junta aportará hasta el 50% de la inversión prevista por EADS-CASA" (24 de julio de 2002).

ABC, "El Estado aportará 406,5 millones hasta 2013 para el desarrollo del Airbus A380" (2 de octubre de 2003).

Acuerdo entre los Gobiernos de la República Francesa, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Reino de España y el Reino de Bélgica relativo al Programa Airbus A330/A340 (26 de julio de 1995), disponible en http://www.mae.es/documento/0/000/000/005/AIRBUS1.pdf.

Comité de Comercio e Industria del Parlamento del Reino Unido, Supplementary Memorando submitted by the Society of British Aerospace Companies Ltd., Minutes of Evidence (marzo de 2001).

Parlamento del Reino Unido, Memorandum submitted by the Department on Trade and Industry, Appendix 1 to the Minutes of Evidence, session 2000-01, Annex 2.

Cámara de los Lores, Respuestas escritas, Respuesta de la Baronesa Miller of Hendon, Hansard, column WA86 (25 de febrero de 1997).

Cámara de los Comunes, Debates, Discurso pronunciado por el Sr. Keith Mans, Hansard, column 759 (13 de diciembre de 1993).

Cámara de los Comunes, Respuestas escritas, Respuesta del Sr. Battle dirigida al Presidente de la Junta de Comercio, Hansard, column 468 (11 de junio de 1997).

Cámara de los Comunes, Debates, Preguntas formuladas por el Sr. Jones y Respuestas de la Sra. Roche dirigidas al Presidente de la Junta de Comercio, Hansard, column 435 et seq. (20 de noviembre de 1997).

Cámara de los Comunes, Debates, Discurso pronunciado por el Sr. Jones, Hansard, column 215 (9 de marzo de 1999).

Cámara de los Comunes, Debates, Discurso pronunciado por el Sr. Jones, Hansard, column 885 (21 de marzo de 2000).

ICC suprimida donde se indica [***]

Cámara de los Comunes, Respuestas escritas, Respuesta del Sr. Alan Johnson, Hansard, column 622W (7 de abril de 2000).

Cámara de los Comunes, Respuestas escritas, Respuesta del Sr. Alan Johnson, Hansard, column 461W (13 de mayo de 2002).

Cámara de los Comunes, Debates, Respuesta del Primer Ministro a una pregunta formulada por el Sr. Doug Naysmith, Hansard, column 1158 (9 de julio de 2003).

Cámara de los Comunes, Minutes of evidence taken before the Welsh Affairs Committee, Testimonio del Sr. Fleet (11 de febrero de 2004).

Asamblea Nacional de Gales, Registro oficial (7 de febrero de 2002).

Departamento de Comercio e Industria, 2001, 2002 and 2003 Budgets.

Departamento de Comercio e Industria, Description of launch aid,

http://www.dti.gov.uk/aerospace/launch-investment.htm (sin fecha).

Departamento de Comercio e Industria, Comunicado de prensa, "Margaret Becket announces £123 million public/private partnership with British Aerospace for new Airbus A340-500/600" (2 de febrero de 1998).

Departamento de Comercio e Industria, Comunicado de prensa, "Byers Announces £530 million Government Investment in Airbus" (13 de marzo de 2000).

Departamento de Comercio e Industria, Discurso pronunciado por el Secretario de Estado de Comercio e Industria, Stephen Byers, ante la Cámara de Comercio de Birmingham (2 de agosto de 2000).

Departamento de Comercio e Industria, Comunicado de prensa, "Johnson commits £20 million DTI support for UK civil aircraft research" (27 de marzo de 2001).

Departamento de Comercio e Industria, Comunicado de prensa, "Johnson wings in for UK Aerospace industry" (25 de julio de 2002).

Departamento de Comercio e Industria, Comunicado de prensa (Lord Sainsbury of Turville) con motivo de la ceremonia de lanzamiento del A380 en Filton (19 de septiembre de 2002).

Unidad de Estrategia del Primer Ministro, Lending support: Modernising the Government's Use of Loans, A Performance and Innovation Unit Report, página 125 (marzo de 2002), disponible en http://www.number10.gov.uk/su/loans/report/ appendix03-03.htm.

Comisión Europea, Comunicado de prensa, "Commission Authorizes R&D Aid to Rolls-Royce Large Engine Programmes in the United Kingdom", IP/98/283 (25 de marzo de 1998).

Comisión Europea, Notificación de Ayuda de Estado correspondiente a CARAD, Ayuda de Estado Nº NN 15/2000, SG(2000) D/108009 (30 de octubre de 2000).

Engineering and Physical Sciences Research Council, Comunicado de Prensa, "Launch of pioneering industrial and academic partnership" (6 de marzo de 2003).

ICC suprimida donde se indica [***]

Materials and Structures National Advisory Committee, Civil Aerospace -- Wing Materials and Structure Review (sin fecha).

Welsh Enterprise Institute, "Reaching for the Skies or Waiting for the Wings to Fall off? The Welsh Assembly, Grant Aid and British Aerospace", Documento 8 (noviembre de 2000).

The British Midlands, Comunicado de prensa, "£59M center at Loughborough University set to raise region's engineering game" (2003).

Systems Engineering Innovation Centre, Comunicado de prensa, "New Jobs and Opportunities as UK Opens World's First Centre of Excellence for Systems Engineering" (16 de junio de 2004).

Kim Kainavo, UK Launch Aid Experience, The Warwick Business School Research Bureau, No. 260 (junio de 1997).

Oxford Economic Consulting, The Economic Contribution of BAE SYSTEMS to the UK and Implications for Defence Procurement Strategy (enero de 2004).

AFX News, BAe Reportedly Barred by UK Government from Selling, Cutting Airbus Stake (17 de octubre de 1999).

The Economist, "Airbus and Boeing: The Jumbo War" (15 de junio de 1991).

The Economist, "Airbus bets the company" (18 de marzo de 2000).

Mail on Sunday, "Plane-makers in monsterjet dogfight" (19 de marzo de 2000).

The Guardian, "Airbus Jobs Depend on Aid, Says BAE" (17 de septiembre de 1999).

The Guardian, "Airbus pays up to head off US row" (12 de noviembre de 2002).

The Guardian, "Boeing Accuses Airbus of Dumping" (26 de marzo de 2004).

The New York Times, "Airbus' latest Flies Into the Storm" (4 de marzo de 1993).

Presupuestos Federales de Alemania (1980-2003). Ministerio de Economía, grupo de títulos 09, partidas 892 91-634, 862 41 y 870 91-634; Ministerio de Economía, título 0902, grupo de títulos 09, partida 182 04; Ministerio de Ciencia e Investigación (1978-1994), partida "promoción de la investigación y la tecnología aeronáuticas"; Ministerio de Economía y Ministerio de Ciencia (1995-1998), partidas 685 02 (31), 893 02 (31) y 683 94-634.

Monopolkommission, Zusammenschlussvorhaben der Daimler Benz AG mit der Messerschmitt-Boelkow-Blohm GmbH, Sondergutachten 18 (1989), basado en un informe del Bundesrechnungshof, Bericht über die Neustrukturierung der Deutschen Luftfahrt (26 de enero de 1989).

Ministerio de Finanzas y Ministerio de Investigación y Tecnología de Alemania, Foerderkatalog.

Bundestag, Drs. 11/4375.

Bundestag, Drs. 12/1080 (23 de agosto de 1991).

Bundestag, Drs. 12/6156 (12 de noviembre de 1993).

ICC suprimida donde se indica [***]

Bundestag, Drs. 13/2238 (1º de septiembre de 1995).

Bundestag, Drs. 13/4244 (28 de marzo de 1996).

Bundestag, Drs. 13/6910 (7 de febrero de 1997).

Bundestag, Drs. 13/8409 (22 de agosto de 1997).

Bundestag, Drs. 14/10002 (16 de octubre de 2002).

Bremische Buergerschaft, Drs. 12/194 (16 de mayo de 1988).

Bremische Buergerschaft, Plenarprotokoll (18 de mayo de 1988).

Bremische Buergerschaft, Plenarprotokoll (15 de diciembre de 1998).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 16/1714 (20 de noviembre de 1998).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 16/4734 (5 de septiembre de 2000).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 16/5991 (8 de mayo de 2001).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/1733 (22 de noviembre de 2002).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/2159 (7 de febrero de 2003).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/2267 (19 de febrero de 2003).

Hamburgische Buergerschaft, Drs. 17/3641 (11 de noviembre de 2003).

Niedersaechsischer Landtag, Drs. 14/275 (15 de octubre de 1998).

Niedersaechsischer Landtag, Drs. 14/3447 (5 de junio de 2002).

Niederschrift über die Sitzung des Straßen-und Verkehrsausschusses der Stadt Varel (13 de marzo de 2002), disponible en www.varel.de.

Bloomberg News, "DASA Can't Play A3XX Role Without State Cash, Handelsblatt Says" (6 de marzo de 2000).

Die Welt, "EADS Also Wants to Surpass Boeing in the Defense Sector" (27 de abril de 2004).

Frankfurter Allgemeine Zeitung, "Dasa bietet Mitfinanzierung des Eurofighters an" (16 de junio de 1997).

Frankfurter Allgemeine Zeitung, "DASA zahlt 1,4 Milliarden DM an den Bund" (13 de enero de 1998).

Frankfurter Allgemeine Zeitung, "Airbus sieht seine Darlehen in Einklang mit internationalen Regeln" (21 de diciembre de 2000).

ICC suprimida donde se indica [***]

Handelsblatt, Comunicado de prensa del Ministerio de Economía de Alemania, "Daimler-Benz-MBB / Erklaerung des Bundesministeriums fuer Wirtschaft zur Neustrukturierung der Luftfahrtindustrie" (3 de noviembre de 1988).

Handelsblatt, "Deutsche Airbus/Die Gesellschaft had derzeit keine Bilanz- und Liquiditätsprobleme. Der gefallene Dollarkurs…" (20 de octubre de 1988).

Handelsblatt, "Deutsche Airbus GmbH / Erster Jahresabschluss mit Bilanzverlust von 1,3 mrd. DM. Strukturelle und gesellschaftsrechtliche Veraenderungen beherrschten Entwicklung" (26 de julio de 1990).

Handelsblatt, "Deutsche Airbus GmbH / Noch ungeklaert ist die Integration der drei sueddeutschen Werke von MBB und Dornier. Beihilfenkuerzung hatte Kapitalaufstockung zur Folge" (25 de febrero de 1991).

Handelsblatt, "Airbus / Rueckzahlung von Entwicklungskosten / Entlastung fuer Waigel" (12 de enero de 1998).

Hamburger Abendblatt, "Airbus! Hark Bohm, Verleger Bauer, Senator Uldall streiten beim Abendblatt. A380: Bringt er wirklich Arbeitsplä tze?..." (8 de marzo de 2003).

Senator fuer Wirtschaft und Haefen der Freien Hansestadt Bremen, Wirschaftsstandort Bremen 2000-2001.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Informe semanal, "Entwicklung des Staatsedefizits im Jahre 1997 - Ein (notwendiger) Blick zurueck" (1998).

DARA GmbH, 1996 Annual Report: Aviation Research Program 1995-1998.

Bundesministerium fuer Wirtschaft und Technologie, Berichts des Koordinators für die Deutsche Luft- und Raumfahrt zur Lage und den Perspektiven der deutschen Luft- und Raumfahrt, 6 de febrero de 2002.

Deutsches Zentrum fuer Luft- und Raumfahrt, Jahresberichte (Informes anuales) 1997/98, 1998/99, 1999/2000, 2000/01, 2001/02 y 2002/03.

Bundesministerium fuer Wirtschaft und Technologie, Press Release, Mosdorf legt Koordinatorbericht Luft- und Raumfahrt vor, 20 de febrero de 2002.

Bundesministerium fuer Wirtschaft und Technologie, Innovationsmotor Luftfahrt, Die Luftfahrtforschungsprogramme der Bundesregierung - Bilanz und Ausblick, julio de 2003.

Deutsches Zentrum fuer Luft- und Raumfahrt, Press Release, Zusammenarbeit mit Airbus bei Entwurf und Bau neuer Flugzeuge, 19 de mayo de 2004.

Hans W. Pohl, Research & Technology Coordination Airbus Deutschland, Nationale und Europäische Förder Programme (mayo de 2004).

Sénat, No. 367 (session ordinaire de 1996-1997), Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation, Rapport d'Information, "Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique civile".

ICC suprimida donde se indica [***]

Sénat, No. 414 (session ordinaire 1998-1999), Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Economiques de la Nation, Rapport d'Information sur la restructuration de l'industrie aéronautique européenne.

Sénat, No. 89 (session ordinaire de 1999-2000), Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation, Rapport Général sur le projet de loi de finances pour 2000, Tome III, Annexe No. 25.

Sénat, No. 91 (session ordinaire de 1999-2000), Avis sur le projet de loi de finances pour 2000, Commission des Affaires Économiques et du Plan, Tome XIX.

Sénat, No. 94 (session ordinaire de 2000-2001) Avis sur le projet de loi de finances pour 2001, Commission des Affaires Économiques et du Plan,Tome XIX.

Sénat, No. 87 (session ordinaire de 2001-2001), Rapport Général sur le projet de loi de finances pour 2002, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation, Tome III.

Sénat, No. 299 (session ordinaire de 2000-2001), Rapport sur le projet de loi…relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse, Commission des Affaires Économiques et du Plan.

Sénat, No. 68 (session ordinaire de 2002-2003), Rapport Général sur le projet de loi de finances, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation, Tome III.

Sénat, No. 73 (session ordinaire de 2003-2004), Rapport Général sur le projet de loi de finances pour 2004, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation, Tome III.

Assemblée Nationale, No. 1866 (onzième legislature), Avis sur le projet de loi de finances pour 2000, Commission de la Production et des Échanges, Tome XIIII.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Document accompagnant l'ârreté déclarant l'utilité publique en application de l'article L11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (sin fecha).

Cour des Comptes, Rapport sur L'Éxécution des Lois de Finances en Vue du Reglement du Budget de l'Exercice 2001, Titre 2, Chapitre 2.

Ministerio de Transportes de Francia, Comunicado de prensa, "Accord pour le Financement de L'Airbus A380" (15 de marzo de 2002).

Région d'Aquitane, Budget Supplémentaire (17 de junio de 2002).

Région d'Aquitane, Comunicado de prensa, "Développement durable et retombées économiques de l'A380" (2 de abril de 2003).

Grand Toulouse, Presentación sobre AéroConstellation, disponible en www.grandtoulouse.org.

Puerto de Burdeos, Installations nautiques pour l'acheminement des éléments de l'A380 (sin fecha).

ICC suprimida donde se indica [***]

Puerto de Burdeos, Principaux investissements prévus en 2003.

Puerto de Burdeos, Flash Infos 90.

Comisión Europea, Notificación de Ayuda de Estado correspondiente a los anticipos reembolsables a Aérospatiale para el Programa Airbus A340-500/600, Ayuda de Estado Nº N 369/98, SG(99)D/586 (26 de junio de 1999).

Aviation Week & Space Technology, "Credit Lyonnais to Buy 20% Stake in Aérospatiale from French Government" (3 de agosto de 1992).

Aviation Week & Space Technology, "France Advances Consolidation Efforts" (17 de marzo de 1997).

Aviation Week & Space Technology, "Aerospatiale, Matra Poised for Merger. The decision to privatize the state-owned defense firm presages a new round of consolidation in Europe" (27 de julio de 1998).

Business Week, "Birth of a Giant: The inside story of how Europe's toughest bosses turned Airbus into a global star: EADS" (10 de julio de 2000).

Dow Jones Newswires, "Airbus Tests Logistics of Shipping Jumbo A380 Parts" (3 de noviembre de 2003).

Les Echos, "L'État va apporter 1,213 milliard d'euros d'avances remboursables à Airbus France pour la construction du futur gros-porteur, don't le premier vol est prévu fin 2004" (18 de marzo de 2002).

Les Echos, "Le président de la République a inauguré hier le chantier de construction du site d'assemblage de L'A380…" (17 de julio de 2002).

Les Echos, "Le gros-porteur d'airbus pourrait créer 10.000 emplois en Midi-Pyrénées en 2008" (21 de octubre de 2002).

Les Echos, "La ville maintien sa politique de dette zéro depuis 1999, mais sa communauté d'agglomération s'est fortement endettée pour aménager la zone Aéroconstellation à Blagnac…" (3 de abril de 2003).

Le Moniteur Expert, "Aquitaine/Midi-Pyrénées 170 millions d'euros pour l'itinéraire à grand gabarit de l'Airbus A380" (19 de octubre de 2001).

The Wall Street Journal, "Airbus Receives $850 Million Order from AIG's International Lease Finance" (8 de septiembre de 1994).

Banco Europeo de Inversiones, Loans activity, Breakdown by sector - Industry.

Banco Europeo de Inversiones, Projects & Loans, Loans activity.

ICC suprimida donde se indica [***]

Banco Europeo de Inversiones, Results for the Years 2001 and 2002.

Banco Europeo de Inversiones, Annual Press Conference 2003, Background Note no. 1 (febrero de 2003).

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO B

Índice		**Página**
Anexo B	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, WT/DS316/2 (3 de junio de 2005)	B-2

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO B

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES, SOLICITUD DE ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO ESPECIAL PRESENTADA POR LOS ESTADOS UNIDOS, WT/DS316/2

(3 de junio de 2005)

La siguiente comunicación, de fecha 31 de mayo de 2005, dirigida por la delegación de los Estados Unidos al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

_____

El 6 de octubre de 2004, los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas con los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España (los "Estados miembros"), y con las Comunidades Europeas ("CE"), de conformidad con los artículos 1 y 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"), el párrafo 1 del artículo XXIII del *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* ("GATT de 1994") y los artículos 4, 7 y 30 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC") (en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXIII del GATT de 1994) con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles. Los Estados Unidos celebraron consultas con las Comunidades Europeas y los Estados miembros el 4 de noviembre de 2004. Estas consultas permitieron obtener algunas aclaraciones útiles, pero lamentablemente no resolvieron la diferencia.

En consecuencia, los Estados Unidos solicitan respetuosamente al Órgano de Solución de Diferencias que establezca un grupo especial de conformidad con el artículo 6 del ESD, el párrafo 2 del artículo XXIII del GATT de 1994 y los artículos 4, 7 y 30 del Acuerdo SMC (en la medida en que el artículo 30 incorpora por referencia el artículo XXIII del GATT de 1994).

Las medidas de las CE y los Estados miembros que son objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial incluyen las siguientes:

1) El otorgamiento por los Estados miembros a las empresas Airbus[1] de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles (en adelante "ayuda para emprender proyectos").[2] Esta financiación proporciona beneficios a las empresas

[1] Las empresas Airbus, a las que se refiere la presente solicitud, comprenden Airbus SAS, su predecesora Airbus GIE y sus empresas afiliadas actuales y predecesoras, incluida toda persona o entidad que directamente, o indirectamente mediante uno o más intermediarios o vínculos, controle o haya controlado, sea o haya sido controlada por, o esté o haya estado bajo el mismo control que Airbus SAS o Airbus GIE, tales como empresas matrices, empresas hermanas y filiales, entre ellas, Airbus Deutschland GmbH, Airbus España S.L., Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Defence and Space Company ("EADS") y BAE Systems.

[2] Las CE y los Estados miembros utilizan diferentes términos para describir el tipo de financiación en cuestión, como por ejemplo, "*launch aid*, *launch investment*, *avances remboursables*, *Rückzahlbare Zuwendungen*, *Entwicklungsbeihilfen*, *Zuschüsse zur Entwicklung von zivilien Flugzeugen*, anticipo reembolsable y préstamo reembolsable. Aunque los Estados Unidos denominarán en adelante a la financiación

ICC suprimida donde se indica [***]

receptoras, incluida la financiación de proyectos que de otro modo no serían comercialmente viables. Las condiciones no comerciales de la financiación pueden incluir un interés nulo o a tipos inferiores a los del mercado y una obligación de reembolso, vinculada a las ventas. Si la aeronave no tiene éxito, no es necesario reembolsar parte o la totalidad de la financiación. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión:

a) la financiación francesa para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 y A350;

b) la financiación alemana para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A380 y A350;

c) la financiación del Reino Unido para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 y A350; y

d) la financiación española para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 y A350.

2) Además de la ayuda para emprender proyectos, el otorgamiento a las empresas Airbus por las CE y los Estados miembros, a través del Banco Europeo de Inversiones ("BEI"), de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles y para otros fines. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión[3]:

a) la financiación a British Aerospace para el A320 y el A330/A340;

b) la financiación a Aérospatiale para el A330/340;

c) la financiación a Construcciones Aeronauticas SA ("CASA") para el A320 y el A330/340;

d) la financiación a Airbus Industrie para el A321;

e) la financiación a Aérospatiale Super Transporteurs; y

f) la financiación a EADS para el A380.

3) El otorgamiento por las CE y los Estados miembros de financiación con el fin de desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras destinadas a las empresas Airbus. Son casos específicos las inversiones públicas de las autoridades alemanas en Hamburgo, Nordenham, Bremen y Varel, las de las autoridades francesas en la región de Toulouse, las de las autoridades del Reino Unido en Broughton, y las de las autoridades españolas en numerosos puntos de España (tales como Puerto Real, Illescas, El Puerto de Santa María y La Rinconada).

"ayuda para emprender proyectos", la solicitud presentada por los Estados Unidos se refiere a todos esos tipos de financiación, independientemente del término o términos específicos que utilice la entidad que proporciona la financiación.

[3] La financiación del BEI a las líneas aéreas que son clientes destinada a la adquisición de aeronaves nuevas no está comprendida en el ámbito de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

4) La asunción y condonación por las CE y los Estados miembros de la deuda resultante de la ayuda para emprender proyectos y otra financiación para el desarrollo y la producción de grandes aeronaves civiles, incluida la deuda acumulada por Deutsche Airbus, que fue condonada por el Gobierno alemán en 1997 y 1998, y la deuda asumida por el Gobierno español en nombre de CASA, que no fue reembolsada.

5) La concesión por las CE y los Estados miembros de aportaciones de capital y donaciones, inclusive a través de bancos de propiedad estatal y bancos controlados por el Estado. Cabe citar ejemplos como las inversiones de capital del Gobierno alemán en Deutsche Airbus en 1989 a través del Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KFW") y la devolución, sin compensación alguna, en 1992, de las acciones adquiridas mediante esa transacción al grupo Daimler, empresa matriz de Deutsche Airbus; aportaciones de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1987 y 1988; una aportación de capital del Crédit Lyonnais, que es propiedad del Estado francés, a Aérospatiale en 1992; una aportación de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1994; y la donación del Gobierno francés a Aérospatiale de su participación del 45,76 por ciento en el capital de Dassault Aviation en 1998.

6) El otorgamiento por las CE y los Estados miembros de contribuciones financieras destinadas a actividades de investigación, desarrollo y demostración ("investigación y desarrollo") relacionadas con la aeronáutica, llevadas a cabo por Airbus, sola o con otras entidades, o de cualquier otra manera en beneficio de Airbus, incluidas las siguientes:

   a) Financiación de las CE para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en virtud de los Programas Marco de las CE Segundo (1987-1991), Tercero (1990-1994), Cuarto (1994-1998), Quinto (1998-2002) y Sexto (2002-2006) en los que participó Airbus.

   b) Financiación del Gobierno federal alemán y entidades subfederales para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, con inclusión de:

      i) la financiación del Gobierno federal tal como figura en la versión más actualizada de la base de datos gubernamental Förderkatalog, incluida la financiación en el marco de los programas federales de investigación aeronáutica Luftfahrtforschungsprogramm 1 (1995-1998), Luftfahrtforschungsprogramm 2 (1998-2002) y Luftfahrtforschungsprogramm 3 (2003-2007);

      ii) los proyectos regionales de Bremen de Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus del Centro Bremen (AMST) (2000-2002) y de Tecnología de los materiales y de Sistemas Airbus del Centro Bremen II (AMST) (2002-2006);

      iii) el programa regional de Baviera "Hightechoffensive Bayern" (1999-2003); y

      iv) el programa regional de Hamburgo Luftfahrtforschungsprogramm (2001-2005).

ICC suprimida donde se indica [***]

c) Financiación del Gobierno del Reino Unido desde 1992 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, incluidas la financiación en el marco de los programas Civil Aircraft Research and Development Program (CARAD) y Technology & Strategy Program.

d) Financiación del Gobierno español, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1993 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, incluidos los préstamos y otros apoyos financieros proporcionados en el marco del Plan Tecnológico Aeronáutico I y el Plan Tecnológico Aeronáutico II.

e) Financiación del Gobierno francés, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1986 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus.

f) La concesión a Airbus por instituciones de investigación controladas y financiadas por el Estado de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil, y/o financiación de proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, con inclusión de los concedidos por el Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt ("DLR") alemán, por la Defence Evaluation and Research Agency ("DERA") del Reino Unido y su sucesora Qinetiq, y por la Office National des Études et des Recherches Aérospatiales ("ONERA"), el Centre National de la Recherche Scientifique ("CNRS") y el Centre National de la Recherche Technologique ("CNRT") franceses.

7) Cualesquiera modificaciones, revisiones, medidas de aplicación o medidas conexas a las descritas *supra*.

8) Cualesquiera otras medidas que entrañen una contribución financiera de las CE o cualquiera de los Estados miembros que beneficie a las empresas Airbus.

A los Estados Unidos les preocupa que la ayuda proporcionada a Airbus por las CE y los Estados miembros para emprender proyectos destinados al desarrollo de grandes aeronaves civiles, incluidos, pero no exclusivamente, el Airbus A340-500/600 y el A380, así como el préstamo concedido por el BEI a EADS para el A380, parecen ser subvenciones a la exportación incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

A los Estados Unidos también les preocupa que las medidas de las CE y los Estados miembros que son objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial parecen causar efectos desfavorables para sus intereses en el sentido:

- del apartado a) del artículo 5, del Acuerdo SMC, porque las medidas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC que causan o amenazan causar un daño a la rama de producción de los Estados Unidos.

- del apartado c) del artículo 5 y de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, porque esas medidas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC que causan o amenazan causar un perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos mediante el desplazamiento y la obstaculización de las importaciones estadounidenses de grandes aeronaves civiles en

ICC suprimida donde se indica [***]

> los mercados de las CE y de terceros países, y mediante una significativa subvaloración de precios de las grandes aeronaves civiles de las CE en comparación con el precio de las grandes aeronaves civiles de los Estados Unidos en los mismos mercados, y una significativa contención de la subida de los precios, reducción de los precios o pérdida de ventas en los mismos mercados.

A los Estados Unidos también les preocupa que las medidas parecen ser incompatibles con el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994.

Los Estados Unidos solicitan que se establezca un grupo especial con el mandato uniforme, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 4 y el párrafo 4 del artículo 7 del Acuerdo SMC y el artículo 7 del ESD.

Los Estados Unidos piden que la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial se inscriba en el orden del día de la próxima reunión del Órgano de Solución de Diferencias.

Los Estados Unidos piden además que, una vez establecido un grupo especial sobre este asunto, el OSD inicie los procedimientos establecidos en el Anexo V del Acuerdo SMC de conformidad con el párrafo 2 de dicho Anexo, y designe un representante cuya función será facilitar el proceso de acopio de información con arreglo al párrafo 4 de ese Anexo.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO C

INFORME DEL REPRESENTANTE DESIGNADO, CON INCLUSIÓN DE LOS APÉNDICES 1 Y 2 (PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO V DEL ACUERDO SOBRE SUBVENCIONES Y MEDIDAS COMPENSATORIAS; Y PROCEDIMIENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL Y DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE)

Índice		Página
Anexo C-1	Procedimiento previsto en el Anexo V del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias - Informe presentado al Grupo Especial por el Facilitador	C-2
Apéndice 1	Procedimientos de trabajo para la obtención de información de conformidad con el Anexo V del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias	C-10
Apéndice 2	Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible en el procedimiento previsto en el Anexo V del Acuerdo SMC	C-13

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO C

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES (WT/DS316)

PROCEDIMIENTO PREVISTO EN EL ANEXO V DEL ACUERDO SOBRE SUBVENCIONES Y MEDIDAS COMPENSATORIAS

Informe presentado al Grupo Especial por el Facilitador

(24 de febrero de 2006)

A. ANTECEDENTES

1. El 20 de julio de 2005, el Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") estableció, a petición de los Estados Unidos, un Grupo Especial con respecto al asunto antes mencionado. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, los Estados Unidos invocaron, entre otras disposiciones, el párrafo 4 del artículo 7 del *Acuerdo SMC* y solicitaron que, una vez establecido un grupo especial sobre este asunto, el OSD iniciara los procedimientos establecidos en el Anexo V del *Acuerdo SMC* de conformidad con el párrafo 2 de dicho Anexo.[1]

2. El 23 de septiembre de 2005, el OSD inició los procedimientos para la obtención de la información relativa al perjuicio grave al amparo del Anexo V del *Acuerdo SMC* de conformidad con lo dispuesto por el párrafo 2 del Anexo V de dicho Acuerdo, y designó al Sr. Mateo Diego-Fernández como representante con la función de facilitar el proceso de acopio de información de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC*.[2]

B. PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO

3. En el Anexo V no se describen todos los aspectos de los procedimientos para la obtención de la información relativa al perjuicio grave. El 30 de septiembre de 2005, el Sr. Diego-Fernández (el "Facilitador") adoptó los Procedimientos de trabajo para el procedimiento previsto en el Anexo V[3] (los "Procedimientos de trabajo") tras consultar sobre ellos con los Estados Unidos y las Comunidades Europeas.

4. Los Procedimientos de trabajo establecían una ronda de preguntas y respuestas, seguida de una ronda de preguntas y respuestas complementarias. En cada ronda, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas presentarían un proyecto de preguntas, formularían cada uno observaciones sobre el proyecto de preguntas de la otra parte, y luego presentarían versiones definitivas de dichos proyectos. Una vez examinadas las preguntas presentadas por las partes, el Facilitador transmitiría las preguntas que considerase necesarias para "asegurar la obtención a su debido tiempo de la información necesaria para facilitar la rápida realización del subsiguiente examen multilateral de la diferencia", según lo dispuesto en el párrafo 4 del Anexo V. Podían formularse preguntas a terceros países Miembros en la ronda inicial de preguntas. Cada parte y tercer país Miembro respondería a

[1] Documento WT/DS316/2. Véanse también las actas de las reuniones del OSD celebradas el 13 de junio de 2005 (WT/DSB/M/191, párrafo 4) y el 20 de julio de 2005 (WT/DSB/M/194, párrafo 49).

[2] Véase el acta de la reunión del OSD celebrada el 23 de septiembre de 2005 (WT/DSB/M/197, párrafos 6 y 9).

[3] Los Procedimientos de trabajo, modificados, figuran en el apéndice 1 de este informe.

ICC suprimida donde se indica [***]

cada una de las preguntas, o especificaría el motivo por el que no respondía, dentro de un plazo determinado.

5. Las partes identificaron terceros países Miembros en sus proyectos de preguntas.[4]

6. Los Procedimientos de trabajo se transmitieron a las partes, después de su adopción, y a los terceros países Miembros, en el momento en que se les transmitieron las preguntas.

7. Los Procedimientos de trabajo se modificaron en diversas ocasiones previa consulta con las partes, de conformidad con el párrafo 16. El 4 de noviembre de 2005, a petición de las partes, el Facilitador modificó la fecha para la presentación de respuestas a las preguntas iniciales establecida en el párrafo 6, posponiéndola en una semana. El 15 de noviembre de 2005, a petición de las partes, el Facilitador modificó el método de presentación de las respuestas previsto en el párrafo 12 con objeto de permitir que las comunicaciones se presentaran exclusivamente en formato electrónico. El 24 de noviembre de 2005, el Facilitador modificó la fecha para la presentación de los proyectos de preguntas complementarias establecida en el párrafo 7, posponiéndola en una semana, con un plazo adicional para las preguntas complementarias relativas a determinadas respuestas presentadas después de concluido el plazo. Al mismo tiempo, el Facilitador también suprimió los procedimientos para la presentación de observaciones sobre las preguntas complementarias y de las versiones definitivas previstos en los párrafos 7 y 8, a fin de evitar demoras indebidas en el proceso. Una vez adoptadas, las modificaciones de los Procedimientos de trabajo se notificaron a las partes y los terceros países Miembros.

C. INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL E INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE

8. De conformidad con la nota 67 del Anexo V, en el proceso previsto en dicho Anexo se tendrá en cuenta la necesidad de proteger la información de carácter confidencial o facilitada confidencialmente por cualquier Miembro que participe en ese proceso. A este respecto, y teniendo en cuenta las particularidades de la industria de grandes aeronaves civiles ("LCA"), se reconoció la necesidad de establecer normas para dar una protección mayor a determinada información. Por consiguiente, el párrafo 17 de los Procedimientos de trabajo establecía la posibilidad de adoptar procedimientos para proteger la información comercial confidencial. El 10 de octubre de 2005, las Comunidades Europeas solicitaron que el Facilitador adoptara procedimientos adicionales para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible, y presentaron un proyecto de procedimientos. Por invitación del Facilitador, los Estados Unidos presentaron observaciones sobre dicho proyecto el 13 de octubre de 2005.

9. El Facilitador respondió sugiriendo los medios más eficaces de solicitar la información necesaria, así como fomentar la cooperación de las partes, de manera compatible con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC*. A lo largo de la elaboración de los procedimientos, las partes destacaron que éstos debían adaptarse específicamente al carácter particular del mercado de LCA. Dado que dicho mercado tiene sólo dos productores y un número limitado de compradores importantes, las partes afirmaron que determinados datos (por ejemplo, los relativos a precios y costos) de los

[4] Las Comunidades Europeas, en su proyecto de preguntas (y en el documento WT/DS317/2), identificaron los siguientes Miembros como terceros países Miembros: Argentina; Australia; Bahrein; Brasil; Brunei; Camerún; Canadá; Chile; China; Colombia; Egipto; El Salvador; Emiratos Árabes Unidos; Fiji; Filipinas; Hong Kong, China; India; Indonesia; Islandia; Israel; Japón; Jordania; Kenya; Kuwait; Madagascar; Malasia; Marruecos; Mauritania; México; Mongolia; Namibia; Noruega; Nueva Zelandia; Omán; Pakistán; Panamá; Perú; República de Corea; Rumania; Senegal; Singapur; Sudáfrica; Suiza; Tailandia; Territorio Aduanero Distinto de Taiwán, Penghu, Kinmen y Matsu; Trinidad y Tabago; Túnez; Turquía y Venezuela. El Facilitador transmitió las preguntas a todos estos 49 Miembros.

ICC suprimida donde se indica [***]

productores de LCA que intervienen en estas diferencias eran extraordinaria y excepcionalmente sensibles. Ese fue el motivo por el que, a petición de las partes, el Facilitador se comprometió a establecer procedimientos para la protección de esa información que superaran considerablemente del nivel de protección que Grupos Especiales anteriores de la OMC habían dado a determinados tipos de información. El 19 de octubre de 2005, el Facilitador se reunió con los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, y el 21 de octubre del mismo año formuló a ambas partes una serie de preguntas. El 25 de octubre de 2005, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas respondieron a las preguntas del Facilitador y, el 28 de octubre de 2005, formularon cada uno observaciones sobre las respuestas de la otra parte. El 1º de noviembre de 2005, el Facilitador transmitió a las partes un proyecto de procedimientos sobre el cual las partes formularon observaciones el 3 de noviembre de 2005.

10. El 4 de noviembre de 2005, el Facilitador adoptó el Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible a los efectos del procedimiento previsto en el Anexo V[5] (el "Procedimiento para la ICC/ICSS"), de conformidad con el párrafo 17 de los Procedimientos de trabajo. Dicho Procedimiento fue transmitido a las partes y a los terceros países Miembros.

11. En síntesis, el Procedimiento para la ICC/ICSS otorga una protección mayor a la información designada por una parte o un tercer país Miembro como "información comercial confidencial" ("ICC") o "información comercial sumamente sensible" ("ICSS"). Por lo que respecta a la ICC, sólo las "personas autorizadas", designadas de conformidad con el Procedimiento, podrán tener acceso a dicha información, con sujeción a condiciones específicas, y deberán utilizarla únicamente a los efectos del proceso del Anexo V. Ninguna persona autorizada divulgará ICC o permitirá que se divulgue a cualquier persona que no sea otra persona autorizada. El Procedimiento restringe además la copia, transmisión y conservación de ICC. Por lo que se refiere a la ICSS, el Procedimiento estipula además que ésta se comunicará a la OMC en forma electrónica, por medio de CD bloqueados o de dos ordenadores portátiles sellados, y se conservará en el sitio ICSS especial en la Secretaría de la OMC. Ninguna persona autorizada con respecto a la ICSS revelará dicha información a cualquier persona que no sea otra persona autorizada con respecto a la ICSS y en tal caso únicamente a los efectos de la diferencia específica en que se esté utilizando. Salvo que se disponga lo contrario, la ICSS no será conservada, transmitida o copiada en forma escrita o electrónica. Las personas autorizadas de una parte con respecto a la ICSS podrán visualizar la ICSS en el ordenador portátil sellado presentado por la otra parte o, en el caso de la ICSS comunicada en CD bloqueados, en un ordenador autónomo, únicamente en una sala designada en uno de los sitios ICSS, con sujeción a determinadas condiciones. Toda la ICSS se conservará en una caja de seguridad en el sitio ICSS pertinente.

D. CUESTIONES DE PROCEDIMIENTO

1. Personas autorizadas

12. El 11 de noviembre de 2005, con arreglo al párrafo 23 del Procedimiento para la ICC/ICSS, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas presentaron cada uno al Facilitador una lista de representantes y asesores externos que necesitaban tener acceso a la ICC y la ICSS presentadas por la otra parte. El mismo día, la persona designada por el Director General de la OMC presentó al Facilitador una lista de empleados de la Secretaría que necesitaban tener acceso a la ICC y la ICSS en

[5] El Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible a los efectos del procedimiento previsto en el Anexo V figura en el apéndice 2 de este informe.

ICC suprimida donde se indica [***]

esta diferencia. El 18 de noviembre de 2005, los Estados Unidos revisaron su lista reduciendo el número de representantes y asesores externos que necesitaban tener acceso a la ICSS.[6]

13. El 18 de noviembre de 2005, de conformidad con el párrafo 26 del Procedimiento para la ICC/ICSS, el Facilitador designó como personas autorizadas a las personas incluidas en la lista presentada el 11 de noviembre de 2005 por los Estados Unidos, confirmadas el 18 de noviembre de 2005; a las personas incluidas en la lista presentada el 11 de noviembre de 2005 por las Comunidades Europeas; y a las personas incluidas en la lista pertinente presentada el 11 de noviembre de 2005 por la persona designada por el Director General de la OMC. El Facilitador señaló que las personas autorizadas con respecto a la ICSS eran las personas autorizadas específicamente designadas como tales en la lista presentada por los Estados Unidos el 18 de noviembre de 2005 (16 representantes y 12 asesores externos), en la lista presentada por las Comunidades Europeas el 11 de noviembre de 2005 (14 representantes y 8 asesores externos) y en la lista presentada el 11 de noviembre de 2005 por la persona designada por el Director General de la OMC, así como él mismo.

14. El 5 de enero de 2006, las Comunidades Europeas notificaron la designación como personas autorizadas con respecto a la ICSS de dos personas que ya figuraban como personas autorizadas, así como la adición de otras tres personas a su lista de personas autorizadas. El 9 de enero de 2006, los Estados Unidos indicaron expresamente que no se oponían a la designación de las dos personas que ya figuraban como personas autorizadas. El 27 de enero de 2006, habida cuenta de que no se había recibido ninguna objeción, una persona que la Secretaría había notificado el 25 de enero se añadió a su lista de personas autorizadas.

2. Designación de la información

15. El 10 de enero de 2006, los Estados Unidos se opusieron formalmente a la designación por las Comunidades Europeas de determinada información incluida en 17 documentos como información comercial sumamente sensible. El 16 de enero de 2006, las Comunidades Europeas formularon observaciones sobre las objeciones, por invitación del Facilitador. Los días 3 y 13 de febrero de 2006, el Facilitador formuló preguntas a las Comunidades Europeas en relación con determinados documentos, sin perjuicio de la condición de cualquier otro documento. Los días 8 y 14 de febrero de 2006, las Comunidades Europeas respondieron a las preguntas del Facilitador.

16. El 15 de febrero de 2006, el Facilitador comunicó a las partes su opinión de que, si bien rechazaba muchas de las objeciones de los Estados Unidos, aceptaba la objeción estadounidense de que cuatro documentos o partes de esos documentos designados como ICSS por las Comunidades Europeas no podían tener dicha designación y de que las Comunidades Europeas debían comunicar por escrito, para el 20 de febrero de 2006, cualquier medida adoptada a la luz de las opiniones del Facilitador y del Procedimiento para la ICC/ICSS. En esa fecha, las Comunidades Europeas solicitaron al Facilitador que reconsiderara algunas de sus opiniones, y los Estados Unidos presentaron una comunicación conexa el 21 de febrero de 2006. Los días 21 y 22 de febrero, el Facilitador tomó nota de las comunicaciones de las partes, confirmó sus opiniones de 15 de febrero y recordó su solicitud, formulada en esa misma fecha, de que las Comunidades Europeas presentaran una confirmación por escrito de cualquier medida adoptada a la luz de esas opiniones. El Facilitador también solicitó a las Comunidades Europeas que le comunicaran si habían decidido redesignar o

[6] Los Estados Unidos redujeron su lista en respuesta a una observación de las Comunidades Europeas recibida el 18 de noviembre de 2005, en que se señalaba que los Estados Unidos habían propuesto el máximo número posible de personas de conformidad con el Procedimiento para la ICC/ICSS, y que las partes no podían, en el futuro, dar acceso a más personas retirando a algunas de las personas que en ese momento estuvieran autorizadas.

ICC suprimida donde se indica [***]

retirar la información de que se trataba, de manera que pudiera actuar en consecuencia. El 22 de febrero de 2006, las Comunidades Europeas señalaron, entre otras cosas, que, dada la sensibilidad de los documentos en cuestión, "... las fuentes originarias habían manifestado que necesitaban un plazo prudencial para considerar y examinar a nivel interno la mejor manera de proceder. Debido a ello, las CE consideraban que la única solución inmediata era excluir los cuatro documentos en cuestión ... del conjunto de traducciones que debían presentarse [ese] día". Las Comunidades Europeas señalaron que estaban "colaborando estrechamente con las partes afectadas para llegar a una decisión antes del final de [la] semana", y solicitaron al Facilitador que "aplazara" la emisión de su informe definitivo hasta que se solucionara la cuestión relativa a la clasificación y se hubieran presentado todas las traducciones. El 23 de febrero, el Facilitador tomó nota de la comunicación de las CE y señaló que se proponía emitir su informe el 24 de febrero de 2006 a más tardar y, salvo que las Comunidades Europeas le comunicaran hasta determinado momento de ese día una posición diferente, tenía la intención de considerar que las Comunidades Europeas habían retirado la información en cuestión. El 24 de febrero, las Comunidades Europeas designaron dos de los documentos de que se trataba como ICC y retiraron los otros dos documentos.

3. Otras cuestiones de procedimiento

17. El 16 de noviembre de 2005, de conformidad con el párrafo 17 d) del Procedimiento para la ICC/ICSS, las Comunidades Europeas designaron el despacho de Sidley Austin Brown Wood LLP en Bruselas como lugar seguro adicional para la ICC. El 17 de noviembre de 2005, con arreglo al párrafo 17 d) del Procedimiento para la ICC/ICSS, los Estados Unidos designaron los despachos de Wilmer Hale en Washington D.C. y Berlín como lugares seguros adicionales para la ICC.

18. El 18 de noviembre de 2005, en el momento de presentación de las respuestas, el Facilitador se reunió con los Estados Unidos y las Comunidades Europeas para examinar determinadas cuestiones prácticas relativas al buen funcionamiento del proceso previsto en el Anexo V, incluida la propuesta de modificación del calendario establecido en los Procedimientos de trabajo formulada por las partes, así como el funcionamiento del sitio ICSS en la OMC de conformidad con el Procedimiento para la ICC/ICSS.

19. El 25 de noviembre de 2005, con arreglo al párrafo 14 de los Procedimientos de trabajo, los Estados Unidos solicitaron que las Comunidades Europeas facilitaran traducciones al idioma inglés de todos los documentos en idioma alemán que habían proporcionado en sus respuestas a las preguntas y de todos los documentos en idioma alemán identificados en la sección VIII de las preguntas formuladas a las Comunidades Europeas (preguntas 340 a 352). El 30 de noviembre de 2005, las Comunidades Europeas se opusieron a la solicitud dado que se refería a documentos oficiales o sitios Web que estaban a disposición del público y que, supuestamente, los Estados Unidos ya tenían a su alcance antes del proceso previsto en el Anexo V. Después de consultar con los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, el 5 de diciembre de 2005 el Facilitador fijó el siguiente plazo escalonado para que las Comunidades Europeas facilitaran las traducciones al inglés solicitadas de los documentos proporcionados en respuesta a las preguntas: 6 de enero de 2006 (750 páginas); 31 de enero de 2006 (750 páginas); y 22 de febrero de 2006 (páginas restantes).

20. Durante el proceso previsto en el Anexo V, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas formularon cada uno una serie de observaciones con respecto a supuestas deficiencias de las respuestas presentadas por la otra parte. El Facilitador tomó nota de estas observaciones.

E. ESTADOS MIEMBROS DE LAS CE

21. Los nombres de cuatro Estados miembros de las CE (Alemania, España, Francia y el Reino Unido) se mencionan como demandados en la solicitud de celebración de consultas y la

ICC suprimida donde se indica [***]

solicitud de establecimiento de un grupo especial en esta diferencia. Mucha de la información obtenida en este procedimiento en el marco del Anexo V puede referirse a medidas de estos cuatros Estados miembros de las CE. Sin embargo, mientras las Comunidades Europeas hicieron uso de la palabra en las reuniones del OSD que dieron lugar a la iniciación de este procedimiento en el marco del Anexo V del *Acuerdo SMC* y se comunicaron directamente con el Facilitador durante dicho procedimiento, los Estados miembros de las CE no lo hicieron.

22. El 5 de octubre de 2005, a la luz de determinadas observaciones formuladas por los Estados Unidos y las Comunidades Europeas sobre los proyectos de preguntas[7], el Facilitador envió a las Comunidades Europeas una carta en que señalaba que, a su entender, en este procedimiento en el marco del Anexo V las Comunidades Europeas representaban a los cinco demandados en esta diferencia, a saber, las propias CE, Alemania, España, Francia y el Reino Unido. Por consiguiente, se proponía transmitir las preguntas a las Comunidades Europeas en nombre de los cinco demandados y esperaba que éstas respondieran en nombre de todos ellos.

23. El 6 de octubre de 2005, las Comunidades Europeas respondieron que eran el verdadero demandado en este asunto. Señalaron que nunca habían dicho que "representa[ban]" a sus Estados miembros, pero dijeron que asumían en estas actuaciones plena responsabilidad por las medidas de sus Estados miembros y harían todo lo posible por proporcionar los documentos que fueran debidamente solicitados independientemente del lugar en que se encontraran, y esperaban que los Estados Unidos hicieran lo mismo. Señalaron también que, a su juicio, la expresión "y determinados Estados miembros" podía suprimirse del título de la diferencia.

24. El 5 de diciembre de 2005, los Estados Unidos alegaron que varias respuestas presentadas por las Comunidades Europeas eran ambiguas porque se referían a la "Comisión Europea". Afirmaron que solicitaban información que estaba en poder de las instituciones comunitarias y de los Estados miembros, todos los cuales, a su juicio, eran por sí mismos demandados en la diferencia. Pidieron al Facilitador que enviara las preguntas directamente a los propios Estados miembros a fin de garantizar respuestas completas y adecuadas.

25. El 7 de diciembre de 2005, las Comunidades Europeas reiteraron su opinión de que eran el único demandado. Aseveraron que habían cooperado estrechamente a nivel interno con los Estados miembros y otros órganos competentes a fin de asegurar la obtención a su debido tiempo de la información y que seguirían haciéndolo durante todo el asunto. Recordaron que la Comisión Europea representaba a las Comunidades Europeas ante la OMC pero, en aras de la claridad, debía entenderse que al mencionar "Comisión Europea" se hacía referencia a "Comunidades Europeas". Pidieron al Facilitador que desestimara la solicitud de los Estados Unidos.

26. A la luz de las declaraciones mencionadas *supra*, el Facilitador no transmitió ninguna pregunta directamente a los Estados miembros de las CE, pero incluyó varias preguntas complementarias en que se solicitaban documentos e información que aunque cabía esperar que estuvieran en poder de un determinado Estado miembro de las CE, las Comunidades Europeas no habían proporcionado en sus respuestas a las preguntas iniciales.

27. El Facilitador presenta este informe sin perjuicio de la cuestión de si Alemania, España, Francia y el Reino Unido son en esta diferencia demandados distintos representados por las

[7] Las Comunidades Europeas y los Estados Unidos intercambiaron opiniones acerca de a quién debían dirigirse las preguntas. (Por ejemplo, las Comunidades Europeas opinaron sobre esta cuestión en sus observaciones de 29 de septiembre de 2005, y los Estados Unidos, a su vez, presentaron sus opiniones en sus observaciones de 3 de octubre de 2005.)

ICC suprimida donde se indica [***]

Comunidades Europeas, o si están incorporados en las Comunidades Europeas como único demandado.

F. INFORMACIÓN REUNIDA

28. El 7 de octubre de 2005, de conformidad con el párrafo 5 de los Procedimientos de trabajo, el Facilitador transmitió 352 preguntas (muchas de las cuales incluían subpreguntas) a las Comunidades Europeas, 115 preguntas (algunas de las cuales incluían subpreguntas) a los Estados Unidos, y 8 preguntas a 49 terceros países Miembros identificados por las partes.

29. El Facilitador no transmitió determinadas preguntas incluidas en los proyectos que no consideró "necesaria[s] para facilitar la rápida realización del subsiguiente examen multilateral de la diferencia" de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC* y el párrafo 5 de los Procedimientos de trabajo. Algunas de estas preguntas incluidas en los proyectos fueron presentadas por las Comunidades Europeas, en particular 216 preguntas dirigidas a los Estados Unidos con respecto a la existencia y la cuantía de las subvenciones concedidas por los Estados Unidos a Boeing y 54 preguntas dirigidas al Japón en relación con la existencia y la cuantía de las subvenciones concedidas por el Japón a los fabricantes de componentes de Boeing. También se excluyeron determinadas preguntas incluidas en el proyecto presentado por los Estados Unidos. El Facilitador modificó además determinadas preguntas incluidas en los proyectos con objeto de asegurar "la obtención a su debido tiempo de la información" de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC* y el párrafo 5 de los Procedimientos de trabajo.

30. El 17 de noviembre de 2005, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas informaron conjuntamente al Facilitador de que habían convenido en que ninguno de ellos respondería, en el proceso previsto en el Anexo V, a varias preguntas relativas a costos. En tal sentido, proporcionaron una lista de 24 preguntas o subpreguntas formuladas a las Comunidades Europeas y 27 preguntas formuladas a los Estados Unidos. Señalaron que este acuerdo no afectaba a los derechos y obligaciones de las partes en relación con la solicitud y revelación de cualquier información en una etapa posterior del procedimiento de solución de diferencias.

31. El 18 de noviembre de 2005, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos proporcionaron respuestas a las preguntas y especificaron el motivo por el que no respondían a algunas otras preguntas. Los terceros países Miembros que se mencionan a continuación respondieron a las preguntas que se les habían formulado -aunque con grados de exhaustividad muy dispares- o especificaron el motivo por el que no respondían a algunas de las preguntas o a ninguna de ellas[8]: Argentina; Australia; Brasil; Canadá; Chile; China; Colombia; Corea; El Salvador; Filipinas; Hong Kong, China; India; Indonesia; Islandia; Israel; Japón; Jordania; Madagascar; Malasia; Noruega; Nueva Zelandia; Panamá; Perú; Rumania; Singapur; Suiza; Tailandia; Territorio Aduanero Distinto de Taiwán, Penghu, Kinmen y Matsu y Turquía.

32. El 9 de diciembre de 2005, de conformidad con el párrafo 9 de los Procedimientos de trabajo, el Facilitador transmitió 280 preguntas complementarias (muchas de las cuales incluían subpreguntas) a las Comunidades Europeas y 31 preguntas complementarias a los Estados Unidos.

33. El Facilitador no transmitió determinadas preguntas incluidas en el proyecto de preguntas complementarias en las que, a su juicio, no se solicitaba la aclaración o desarrollo de las respuestas a las preguntas iniciales, de conformidad con el párrafo 7 de los Procedimientos de trabajo.

[8] Los siguientes 20 Miembros no respondieron: Bahrein; Brunei; Camerún; Egipto; Emiratos Árabes Unidos; Fiji; Kenya; Kuwait; Marruecos; Mauritania; México; Mongolia; Namibia; Omán; Pakistán; Senegal; Sudáfrica; Trinidad y Tabago; Túnez y Venezuela.

ICC suprimida donde se indica [***]

34. El 22 de diciembre de 2005, con arreglo al párrafo 10 de los Procedimientos de trabajo, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos proporcionaron respuestas a las preguntas complementarias y especificaron el motivo por el que no respondían a algunas otras preguntas complementarias.

35. Los días 6 y 31 de enero y 22 de febrero de 2006, las Comunidades Europeas facilitaron traducciones al inglés de los documentos proporcionados en respuesta a las preguntas, de conformidad con el plazo escalonado fijado por el Facilitador el 5 de diciembre de 2005.[9]

36. Los cuestionarios, las respuestas a los cuestionarios, las preguntas complementarias y las respuestas a las preguntas complementarias constituyen los anexos I a III de este informe. Sin embargo, en los anexos se omite la información designada como información comercial confidencial ("ICC") e información comercial sumamente sensible ("ICSS"). De conformidad con los párrafos 30 y 40 del Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible a los efectos del procedimiento previsto en el Anexo V, el Facilitador presentará la ICC y la ICSS al Grupo Especial una vez que éste haya adoptado su propio procedimiento para ICC e ICSS.

APÉNDICE 1

[Procedimientos de trabajo, modificados]

APÉNDICE 2

[Procedimiento para la ICC/ICSS]

ANEXO 1: INFORMACIÓN PRESENTADA POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS[10]

[CD-ROM sin ICC/ICSS]

ANEXO 2: INFORMACIÓN PRESENTADA POR LOS ESTADOS UNIDOS

[CD-ROM sin ICC/ICSS]

ANEXO 3: INFORMACIÓN PRESENTADA POR TERCEROS PAÍSES MIEMBROS

[CD-ROM sin ICC/ICSS preparado por la Secretaría]

[9] Véase *supra*, párrafo 19.

[10] {Nota añadida para el informe del Grupo Especial.} Los anexos 1 a 3 no se reproducen en el informe del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

APÉNDICE 1

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES

(DS316)

y

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES

(DS317)

PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO V DEL ACUERDO SOBRE SUBVENCIONES Y MEDIDAS COMPENSATORIAS

(24 de noviembre de 2005)

I. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS

1. Los presentes procedimientos se aplican a la obtención de información entre las partes, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo V, en las diferencias DS316 y DS317. Estos procedimientos prescriben la aplicación de normas y calendarios idénticos para los procesos separados del Anexo V que formarán los expedientes fácticos en las dos diferencias. Ello se entiende sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las partes en virtud del *Acuerdo SMC* y el ESD, salvo que en éstos se disponga expresamente lo contrario.

II. ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO

2. El 23 de septiembre de 2005 cada parte presentó a la otra parte y al Facilitador un proyecto de las preguntas que propone que se formulen a la otra parte y a terceros países Miembros. El 29 de septiembre de 2005 cada parte presentó a la otra parte y al Facilitador observaciones sobre el proyecto de preguntas que presentó la otra parte el 23 de septiembre de 2005.

3. A petición de una parte, el Facilitador podrá dirigir una pregunta equivalente a una pregunta dirigida a esa parte en el proceso del Anexo V en una diferencia a la otra parte en el proceso del Anexo V en la otra diferencia.

4. A más tardar el 3 de octubre de 2005, cada parte transmitirá a la otra parte y al Facilitador una versión definitiva de sus preguntas, que podrá incorporar revisiones para reflejar las observaciones y preguntas adicionales de la otra parte únicamente de conformidad con los párrafos 2 y 3.

5. Una vez examinadas las preguntas presentadas por las partes, y cualesquiera observaciones presentadas con arreglo al párrafo 2, el Facilitador transmitirá a las partes y a los terceros países Miembros, a más tardar el 7 de octubre de 2005, las preguntas que considere necesarias para asegurar la obtención a su debido tiempo de la información necesaria para facilitar la rápida realización del subsiguiente examen multilateral de la diferencia.

ICC suprimida donde se indica [***]

6. Cada parte/tercer país Miembro responderá a cada una de las preguntas que le haya transmitido el Facilitador de conformidad con el párrafo 5, o especificará el motivo por el que no responde, a más tardar el 18 de noviembre de 2005.

7. Cada parte podrá presentar a la otra un proyecto de preguntas complementarias a más tardar el 5 de diciembre de 2005, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 8. Se consideran "preguntas complementarias" exclusivamente aquéllas en las que se solicita la aclaración o desarrollo de las respuestas facilitadas de conformidad con el párrafo 6.

8. Las Comunidades Europeas podrán presentar a más tardar el 7 de diciembre de 2005 un proyecto de preguntas complementarias en las que se solicite la aclaración o desarrollo de las respuestas facilitadas por los Estados Unidos el 23 de noviembre de 2005.

9. Una vez examinadas las preguntas complementarias presentadas por las partes, el Facilitador procurará transmitir a las partes, a más tardar el 9 de diciembre de 2005, las preguntas complementarias que considere necesarias para asegurar la obtención a su debido tiempo de la información necesaria para facilitar la rápida realización del subsiguiente examen multilateral de la diferencia.

10. Cada parte responderá a cada una de las preguntas complementarias que le haya transmitido el Facilitador, o especificará el motivo por el que no responde, a más tardar el 22 de diciembre de 2005.

11. Para facilitar la consulta, las partes y los terceros países Miembros, cuando presenten documentos anexos a las respuestas a las preguntas y preguntas complementarias, numerarán consecutivamente las pruebas documentales, anteponiendo a los números de las pruebas documentales que correspondan a los Estados Unidos el prefijo "Estados Unidos-" y a las que correspondan a las Comunidades Europeas el prefijo "CE-" (los terceros países Miembros utilizarán un prefijo adecuado).

12. Cada parte/tercer país Miembro presentará a la Secretaría (Sr. Ferdinand Ferranco (despacho 3154)) las comunicaciones previstas en estos procedimientos no más tarde de las 17 h de las fechas límite establecidas por el Facilitador. Además, cada parte deberá entregar a la otra parte un único ejemplar de las comunicaciones previstas en estos procedimientos y los terceros países Miembros deberán entregar a las dos partes ejemplares únicos de sus respuestas.

13. Las partes y los terceros países Miembros podrán presentar a la Secretaría comunicaciones en forma impresa o en formato electrónico. Facilitarán a la Secretaría la versión electrónica de toda comunicación impresa en el momento en que la presenten. Las comunicaciones en formato electrónico deberán tener, de ser posible, un formato compatible con el que utiliza la Secretaría. Si la versión electrónica se presenta por correo electrónico, deberá dirigirse a DSRegistry@wto.org, con copia a guy.evans@wto.org, hiromi.yano@wto.org y matthew.kennedy@wto.org. Si se presenta un disquete o CD-ROM, deberá entregarse al Sr. Ferdinand Ferranco. Cada parte facilitará también a la otra parte la versión electrónica de sus comunicaciones y los terceros países Miembros facilitarán a las dos partes la versión electrónica de sus comunicaciones.

14. La parte/tercer país Miembro que presente documentos en respuesta a una pregunta o pregunta complementaria proporcionará un ejemplar en el idioma original, quedando entendido que también presentará una versión en inglés si hubiera una disponible. Cada parte podrá solicitar traducciones al inglés de cualquier documento o cualquier información proporcionados en respuesta a una pregunta que no se hayan presentado en un idioma oficial de la OMC al 25 de noviembre de 2005. Cada parte podrá solicitar también traducciones al inglés de cualquier documento o

ICC suprimida donde se indica [***]

cualquier información proporcionados en respuesta a una pregunta complementaria que no se hayan presentado en un idioma oficial de la OMC al 9 de enero de 2006. Esas traducciones serán proporcionadas por la parte/tercer país Miembro que presente el documento o la información pertinente. El Facilitador fijará el plazo para proporcionar dichas traducciones.

15. El Facilitador transmitirá las respuestas que hayan presentado las partes y los terceros países Miembros, así como los documentos solicitados y, en su caso, sus traducciones, teniendo en cuenta el tiempo que considere necesario para la traducción de los documentos, como se indica en el párrafo 14 *supra*. El Facilitador presentará esta información a cada uno de los grupos especiales por separado pero el mismo día.

III. CLÁUSULAS FINALES

16. El Facilitador podrá modificar en cualquier momento estos procedimientos de trabajo, incluido el calendario, previa consulta con las partes.

17. Las partes podrán proponer al Facilitador procedimientos para proteger la información comercial confidencial durante el presente procedimiento del Anexo V. Si así lo hacen, el Facilitador adoptará procedimientos para proteger la información comercial confidencial en el curso de este procedimiento del Anexo V. El Facilitador será considerado una "persona sujeta" a efectos del párrafo 1 del artículo II, los párrafos 1 y 2 del artículo III, los párrafos 2 y 5 del artículo VI, los párrafos 1 y 2 del artículo VII y los párrafos 1, 2 y 5 del artículo VIII de las Normas de Conducta y estará sujeto a las mismas obligaciones que los integrantes de grupos especiales de conformidad con el párrafo 1 del artículo IV, los párrafos 1 a) y 4 a) del artículo VI y los párrafos 5 y 7 del artículo VIII.

ICC suprimida donde se indica [***]

APÉNDICE 2

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS

MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES

(DS316)

y

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES

(DS317)

PROCEDIMIENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL Y DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE EN EL PROCEDIMIENTO PREVISTO EN EL ANEXO V DEL ACUERDO SMC

(4 de noviembre de 2005)

I. DISPOSICIÓN GENERAL

Este procedimiento no entraña la reducción de los derechos y obligaciones de las partes en relación con la solicitud y revelación de cualquier información dentro del ámbito del Anexo V del Acuerdo SMC y del artículo 13 del ESD.

II. DEFINICIONES

1. Por **"personas autorizadas"** se entiende:

   a) los representantes o asesores externos de una parte, o los empleados de la Secretaría, designados de conformidad con la sección IV del presente procedimiento; y

   b) el Facilitador.

2. Por **"información comercial confidencial"** o **"ICC"** se entiende toda información comercial que una parte o un tercer país Miembro haya "designado como ICC", figure o no en un documento facilitado por un organismo público o privado, por no ser por otra razón de dominio público. Cada parte o tercer país Miembro actuará de buena fe y con moderación al designar información como ICC, y se esforzará por designar información como ICC únicamente en el caso de que su divulgación perjudique a quienes están en el origen de ella.

3. Por **"terminación del procedimiento del Grupo Especial"** se entiende el primer hecho que se produzca de los que a continuación se indican:

ICC suprimida donde se indica [***]

a) de conformidad con el párrafo 4 del artículo 16 del ESD, el informe del Grupo Especial es adoptado por el OSD, o el OSD decide por consenso no adoptar el informe;

b) de conformidad con el párrafo 4 del artículo 16 y el párrafo 14 del artículo 17 del ESD, se adopta el informe del Órgano de Apelación y se adopta el informe del Grupo Especial, modificado -de ser el caso- por el informe del Órgano de Apelación;

c) de conformidad con el párrafo 12 del artículo 12 del ESD, queda sin efecto la decisión de establecer el Grupo Especial; y

d) de conformidad con el párrafo 6 del artículo 3 del ESD, se notifica al OSD una solución mutuamente convenida.

4. Por **"designada como ICC"** se entiende:

a) en el caso de la información impresa, el texto que figura entre corchetes en negrita en un documento que ostente claramente la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL" y el nombre de la parte o del tercer país Miembro que ha comunicado la información; y

b) en el caso de la información electrónica, los caracteres que figuran entre corchetes en negrita (o con un encabezamiento entre corchetes en negrita en cada página) en un fichero electrónico que ostente la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL", tenga un nombre de fichero que contenga las letras "ICC" y se conserve en un soporte informático con una etiqueta que lleve la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL" y que indique el nombre de la parte o el tercer país Miembro que ha comunicado la información.

5. Por **"designada como ICSS"** se entiende la información electrónica cuyos caracteres figuran entre corchetes dobles en negrita (o con un encabezamiento entre corchetes dobles en negrita en cada página) en un fichero electrónico que ostente la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE", tenga un nombre de fichero que contenga las letras "ICSS" y se conserve en un soporte informático con una etiqueta con la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE" y que indique el nombre de la parte o el tercer país Miembro que ha comunicado la información.

6. Por **"información electrónica"** se entiende cualquier información conservada en forma electrónica (incluida, pero no exclusivamente, la información codificada en numeración binaria).

7. Por **"empleado de la Secretaría"** se entiende una persona empleada o nombrada por la Secretaría que ha sido autorizada por esta última a ocuparse de la diferencia.

8. Por **"Facilitador"** se entiende la persona designada por el OSD de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC*.

9. Por **"información comercial sumamente sensible"** o **"ICSS"** se entiende cualquier información comercial, contenida o no en un documento facilitado por un organismo público o privado que una parte o un tercer país Miembro ha "designado como ICSS" porque no es por otra razón de dominio público y su divulgación podría, a juicio de la parte o del tercer país Miembro, causar un perjuicio excepcional a las fuentes originarias de dicha información. Cada parte o tercer país Miembro actuará de buena fe y con la máxima moderación al designar información como ICSS.

ICC suprimida donde se indica [***]

Cada parte o tercer país Miembro podrá en cualquier momento designar como información que no es ICC/ICSS o como información ICC aquella que haya designado como ICSS.

a) Podrán ser designadas como ICSS las siguientes categorías de información:

i) la información que indique el precio de venta o de oferta efectivo de los productos o servicios[11] de cualquier fabricante de grandes aeronaves civiles (LCA) y, con excepción de lo previsto en el inciso i) del apartado d) *infra*, cualesquiera gráficos u otras representaciones de los datos que reflejen el movimiento de los precios, las tendencias en materia de fijación de precios o los precios efectivos de un modelo o de una familia de LCA;

ii) la información recopilada o proporcionada en el contexto de las campañas de venta de LCA;

iii) la información relativa a las previsiones comerciales, los análisis, los planes empresariales y las determinaciones del valor accionarial/patrimonial elaborados por productores de LCA, consultores, bancos de inversión o el Banco Europeo de Inversiones, con respecto a productos LCA; o

iv) la información relativa a los costos de producción de un fabricante de LCA, incluidos, pero no exclusivamente, los datos relativos a la fijación de los precios por los proveedores.

b) Cada parte podrá también designar como ICSS otras categorías de información comercial que no sea por otra razón de dominio público y cuya divulgación pueda, a juicio de la parte, causar un perjuicio excepcional a las fuentes originarias de dicha información. En caso de que la otra parte se oponga a la designación de esa información como ICSS, el Facilitador resolverá la diferencia. Si el Facilitador no acepta la designación de información como ICSS, la parte que la haya comunicado podrá designarla como ICC o como información que no es ICC/ICSS, o retirarla. El Facilitador destruirá esa información o la devolverá a la parte que la haya comunicado. Cada parte podrá en cualquier momento designar como información que no es ICC/ICSS o como información ICC aquella que haya designado anteriormente como ICSS.

c) Cada parte designará como ICSS la información descrita en el apartado a) que corresponda a LCA producidos por un fabricante de LCA cuya sede esté dentro de la jurisdicción territorial de la otra parte.

d) No podrán ser designadas como ICSS las siguientes categorías de información:

[11] Esta categoría comprende (pero no exclusivamente) la información sobre los precios de los LCA considerados individualmente, los precios por plaza o la información que permita determinar, calcular o reflejar el costo de explotación por plaza de un LCA; los precios negociados u ofrecidos por el armazón; todas las concesiones ofrecidas o convenidas por un fabricante de LCA, incluida la financiación, las piezas de repuesto, el mantenimiento, la formación de los pilotos, el valor de los activos y otras garantías, las opciones de recompra, los acuerdos de recomercialización u otras formas de apoyo al crédito. Comprenderá asimismo la información sobre la fijación de los precios efectivos en relación con un número cualquiera de ofertas y de precios específicos concernientes a los LCA (incluidas las concesiones) agregados por modelos o por cualquier otra categoría.

ICC suprimida donde se indica [***]

i) los datos agregados relativos a la fijación de precios para un determinado modelo o familia de LCA en un mercado concreto que esté indizado (es decir, que no refleje los precios efectivos sino los movimientos de precios a partir de una base de 100 para un año determinado). Esos datos serán considerados ICC;

ii) las conclusiones jurídicas generales basadas en ICSS (por ejemplo, cuando la ICSS demuestra la subvaloración de precios por parte de un productor). Estas conclusiones no serán consideradas ICC ni ICSS;

iii) los contratos relativos al otorgamiento de ayuda o inversiones reembolsables para emprender proyectos y los documentos de evaluación de los proyectos correspondientes, distintos de la información descrita en el apartado a);

iv) los términos y condiciones de los préstamos, distintos de la información descrita en el apartado a); y

v) los acuerdos intergubernamentales y decisiones de las autoridades públicas distintas de la información descrita en el apartado a).

e) No podrá designarse información como ICSS por la simple razón de que esté sujeta al secreto bancario o a la norma de confidencialidad entre banquero y cliente.

10. Por **"persona autorizada con respecto a la ICSS"** se entiende las personas autorizadas designadas expresamente por las partes y el Director General de la OMC o la persona que éste haya designado, como persona que tiene el derecho de acceso a la ICSS (conforme al procedimiento establecido en la sección IV), así como el Facilitador.

11. Por **"sitio ICSS"** se entiende una sala que debe estar cerrada con llave cuando no esté ocupada y a la que sólo podrán acceder las personas autorizadas con respecto a la ICSS, situada:

a) para la ICSS comunicada por los Estados Unidos, las Comunidades Europeas y todos los terceros países Miembros, en los locales de la OMC (Centro William Rappard, Rue de Lausanne 154, Ginebra, Suiza);

b) para la ICSS comunicada por los Estados Unidos, en los locales de la Misión de los Estados Unidos ante la Unión Europea en Bruselas;

c) para la ICSS comunicada por las Comunidades Europeas, en los locales de la Delegación de la Comisión Europea ante los Estados Unidos en Washington;

d) para la ICSS comunicada por un tercer país Miembro, en los locales de su Misión en Ginebra ante la OMC, si ese tercer país Miembro así lo desea.

12. Por **"CD bloqueado"** se entiende un CD-ROM no regrabable.

13. Por **"asesor externo"** se entiende un asesor jurídico o cualquier otro asesor de una parte que:

a) asesora a una parte en el curso de la diferencia;

ICC suprimida donde se indica [***]

b) no es un empleado, directivo o agente de una entidad ni de la filial de una entidad que fabrique LCA, sea proveedor de una entidad que fabrique LCA, o proporcione servicios de transporte aéreo; y

c) está sometido a un código exigible de conducta profesional que incluya la obligación de proteger la información confidencial, o ha sido contratado por otro asesor externo que asuma la responsabilidad del cumplimiento del presente procedimiento y esté sometido a un código de conducta profesional de esa naturaleza.

A los efectos del presente párrafo, el asesor jurídico externo que represente a un productor de LCA con sede en el territorio de una de las partes en el marco del presente procedimiento y los asesores externos contratados por aquél para proporcionar asesoramiento con respecto al presente procedimiento no se consideran agentes de una entidad comprendidos en el apartado b).

14. Por **"parte"** se entiende las Comunidades Europeas o los Estados Unidos.

15. Por **"representante"** se entiende un empleado de una parte.

16. Por **"ordenador portátil sellado"** se entiende un ordenador portátil que tiene las características (de soporte lógico y de soporte físico) que la parte que comunica ICSS considera necesarias para la protección de esa información, a condición de que esté equipado con un soporte lógico que permita la búsqueda y la impresión de esa ICSS de conformidad con el párrafo 37. En cambio, la ICSS no podrá ser modificada en el ordenador portátil sellado.

17. Por **"lugar seguro"** se entiende un lugar que ha de mantenerse debidamente cerrado con llave cuando no esté ocupado y al que sólo podrán acceder las personas autorizadas, situado:

a) en el caso del Facilitador y la Secretaría, en los locales de la OMC (Centro William Rappard, Rue de Lausanne 154, Ginebra, Suiza);

b) en el caso de las Comunidades Europeas, en las oficinas del equipo de relaciones exteriores del Servicio Jurídico de la Comisión Europea (Rue de la Loi 200, Bruselas, Bélgica), las oficinas de la Dirección General de Comercio de la Comisión Europea (Rue de la Loi 170, Bruselas, Bélgica), las oficinas de la Delegación Permanente de las Comunidades Europeas ante las Organizaciones Internacionales en Ginebra (Rue du Grand-Pré 66, 1202 Ginebra, Suiza), y otro lugar adicional especificado de conformidad con el apartado d);

c) en el caso de los Estados Unidos, en las oficinas del Asesor General de la Oficina del Representante de los Estados Unidos para las Cuestiones Comerciales Internacionales (600 17th Street, NW, Washington, DC, Estados Unidos), las oficinas de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (500 E Street, S.W., Washington, DC, Estados Unidos), la Misión de los Estados Unidos ante la Organización Mundial del Comercio (11, route de Pregny, 1292 Chambésy, Suiza), y otro lugar adicional especificado de conformidad con el apartado d); y

d) dos lugares que no sean una oficina de la administración pública designados por cada parte para ser utilizados por sus asesores externos, siempre que esos lugares se hayan comunicado a la otra parte y al Facilitador, y que la otra parte no haya puesto objeciones a la designación del sitio de que se trata dentro de los 10 días siguientes a la comunicación.

ICC suprimida donde se indica [***]

El Facilitador podrá resolver las objeciones que se formulen al amparo del apartado d).

18. Por **"ordenador autónomo"** se entiende un ordenador que no está conectado a una red.

19. Por **"impresora autónoma"** se entiende una impresora que no está conectada a una red.

20. Por **"tercer país Miembro"** se entiende los Miembros a los que el Facilitador haya transmitido preguntas de conformidad con el párrafo 3 del Anexo V del Acuerdo SMC.

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN

21. El presente procedimiento se aplica a toda la ICC e ICSS recibida por una persona autorizada como consecuencia de los procedimientos previstos en el Anexo V. Salvo que en este Entendimiento se disponga expresamente lo contrario, el presente procedimiento no se aplica al trato dado a su propia ICC e ICSS por una parte.

22. El Facilitador es consciente de que, a fin de responder completamente a todas las preguntas, los Estados Unidos pueden tener necesidad de comunicar información perteneciente a los Programas de acceso especial de los Estados Unidos, y/o información que clasifican a nivel interno como "secreta", "reservada", o "confidencial". De manera análoga, las Comunidades Europeas pueden tener necesidad de comunicar información que clasifican a nivel interno como "secreta UE", "reservada UE" o "confidencial UE". En la medida de lo posible, el Facilitador aplicará procedimientos para la protección de esa información clasificada en caso de que alguna de las partes informe a la Secretaría de que comunicará información clasificada de esa naturaleza en el contexto de este procedimiento del Anexo V y no haya designado ya esa información como ICC o ICSS. En tales casos, la parte que comunique esa información clasificada propondrá procedimientos apropiados para su protección.

IV. DESIGNACIÓN DE PERSONAS AUTORIZADAS

23. El 11 de noviembre de 2005 a más tardar, cada parte facilitará a la otra parte y al Facilitador, una lista de los nombres y títulos de sus representantes y asesores externos que necesitan tener acceso a la ICC y la ICSS comunicadas por la otra parte y que desea que sean designadas como personas autorizadas para el asunto DS316 y/o el asunto DS317, indicando además el personal de oficina o de apoyo que tendría acceso a la ICC y a la ICSS.

24. Cada parte limitará al máximo posible el número de personas autorizadas. Cada parte no podrá designar más de un total combinado de 20 representantes y 15 asesores externos como "personas autorizadas con respecto a la ICSS" para ambas diferencias.

25. El Facilitador tendrá acceso a la ICC y la ICSS. El Director General de la OMC, o la persona que él designe, presentará a las partes y al Facilitador una lista de los empleados de la Secretaría que necesiten tener acceso a ICC y/o ICSS para cada diferencia.

26. A menos que una parte se oponga a la designación de un asesor externo de la otra parte o de un empleado de la Secretaría, el Facilitador designará a esas personas como personas autorizadas. Una parte podrá también formular una objeción dentro del plazo de los 10 días siguientes a aquel en el que haya tenido conocimiento de información de la que no disponía en el momento de la presentación de una lista de conformidad con los párrafos 23 ó 25 y que indiquen que la designación de una persona no es apropiada. Si una parte formula una objeción, el Facilitador se pronunciará sobre ella en un plazo de 10 días.

ICC suprimida donde se indica [***]

27. Las objeciones podrán basarse en la no conformidad con la definición de "asesor externo", o en cualquier otra razón convincente, incluidos los conflictos de interés.

28. Las partes, el Director General de la OMC, o la persona que éste haya designado, podrán en cualquier momento proponer modificaciones de sus listas, con sujeción a las objeciones formuladas con respecto a la adición de nuevas personas autorizadas de conformidad con el párrafo 27.

V. ICC

29. En la medida de lo posible, la ICC deberá facilitarse en una prueba documental o en un anexo de la respuesta a una pregunta formulada en el marco del Anexo V, o de una comunicación. La totalidad de una respuesta a una pregunta formulada en el marco del Anexo V, la totalidad de una comunicación, o partes considerables de ellas sólo podrán designarse como ICC cuando sea necesario.

30. Sólo las personas autorizadas podrán tener acceso a la ICC comunicada en cada uno de estos procedimientos. Las personas autorizadas sólo utilizarán la ICC a los efectos del proceso previsto en el Anexo V. Ninguna persona autorizada divulgará ICC o permitirá que se divulgue a cualquier persona que no sea otra persona autorizada. El Facilitador podrá revelar ICC a los integrantes de cada uno de los Grupos Especiales, una vez que dichos Grupos Especiales hayan adoptado sus propios procedimientos con respecto a la ICC.

31. Una parte no hará más de una copia de cualquier ICC comunicada por la otra parte y cualquier tercer país Miembro por cada lugar seguro previsto para esa parte en el párrafo 17.

32. La ICC comunicada de conformidad con el presente procedimiento no será copiada, distribuida ni retirada del lugar seguro, salvo que sea necesario para la comunicación al Grupo Especial de conformidad con el párrafo 5 del Anexo V del Acuerdo SMC.

33. Las partes podrán incorporar ICC a memorandos internos destinados a su uso exclusivo por personas autorizadas. Todos los memorandos y la ICC que contengan ostentarán las indicaciones que se establecen en el párrafo 4.

34. No se hará de ningún documento o anexo a que se hace referencia en el párrafo 33 un número de copias superior al requerido por las personas autorizadas. Todas las copias de esos documentos o anexos estarán numeradas consecutivamente. Se evitará siempre que sea posible que se hagan copias electrónicas. Esos documentos podrán transmitirse electrónicamente sólo mediante el uso de un correo electrónico seguro. Salvo que la parte que presente la información acuerde otra cosa, los documentos originales que contengan la información designada como ICC no se transmitirán electrónicamente, y se visualizarán únicamente en un ordenador autónomo e imprimirán en una impresora autónoma. Si una parte presenta al Facilitador un documento original que no puede ser transmitido electrónicamente, se entregará el día de la comunicación una copia de este documento en el primer lugar seguro indicado para la otra parte en el párrafo 17.

35. Las personas autorizadas sólo conservarán ICC en receptáculos seguros cerrados. La ICC será protegida de manera apropiada contra la indiscreción y la curiosidad indebida en el momento de la consulta y sólo se transmitirá en sobre doble cerrado y reforzado. Todos los documentos de trabajo (proyectos de comunicación, hojas de trabajo, etc.) que contengan ICC serán destruidos o quemados, cuando ya no se necesiten, conforme a la práctica normal de los gobiernos con respecto a la destrucción de documentos sensibles.

VI. ICSS

ICC suprimida donde se indica [***]

36. Salvo que se disponga lo contrario *infra*, la ICSS estará sujeta a todas las restricciones establecidas en la sección V que se aplican a la ICC.

37. La ICSS se comunicará a la OMC en forma electrónica, por medio de CD bloqueados o de dos ordenadores portátiles sellados que puedan conectarse a monitores de 19 a 21 pulgadas.[12] La ICSS se conservará en el sitio ICSS indicado en el párrafo 11 a) y se pondrá a disposición de las personas autorizadas con respecto a la ICSS para que puedan visualizarla y utilizarla de conformidad con el párrafo 39 *infra*. Cada parte conservará una copia adicional (electrónica o impresa) de la ICSS que comunique a la OMC para que las personas autorizadas con respecto a la ICSS que actúen en nombre de la otra parte puedan tener acceso a ella en el sitio ICSS indicado en el párrafo 11 ubicado en su territorio. Podrá utilizarse una impresora autónoma para hacer copias impresas de cualquier ICSS. Esas copias impresas se harán en papel de color distinto y se marcarán de conformidad con el párrafo 5. Las copias impresas se conservarán en una caja de seguridad en el sitio ICSS correspondiente, o serán destruidas al término de la sesión de trabajo pertinente.

38. Salvo que se disponga lo contrario en el presente procedimiento, la ICSS no será conservada, transmitida o copiada en forma escrita o electrónica.

39. Las personas autorizadas de una parte con respecto a la ICSS podrán visualizar la ICSS en el ordenador portátil sellado presentado por la otra parte o, en el caso de la ICSS comunicada en CD bloqueados, en un ordenador autónomo, únicamente en una sala designada en uno de los sitios ICSS indicados en el párrafo 11, a menos que las partes convengan otra cosa. La sala designada estará a disposición de las personas autorizadas con respecto a la ICSS de las 9 h a las 17 h durante los días hábiles oficiales en el sitio ICSS de que se trate excepto en el indicado en el párrafo 11 a), en el que la sala estará también disponible durante los fines de semana para el Facilitador y las personas autorizadas con respecto a la ICSS designadas por el Director General de la OMC o la persona que éste haya designado. Las personas autorizadas con respecto a la ICSS no podrán introducir en esta sala ningún dispositivo de grabación o transmisión electrónica. Las personas autorizadas con respecto a la ICSS no podrán sacar ICSS de esta sala, excepto en forma de notas manuscritas o de datos agregados establecidos en un ordenador autónomo. En uno y otro caso, las notas o la información en cuestión se utilizarán exclusivamente a efectos de la diferencia específica en relación con la que ha sido comunicada la ICSS. Cada persona que visualice la ICSS en el sitio ICSS hará una anotación y firmará en un registro en el que se identificará la ICSS que la persona ha examinado; cabe también la posibilidad de que ese registro se genere de forma automática. Cada parte conservará, para el sitio ICSS dentro de su territorio a que se hace referencia en el párrafo 11, ese registro hasta transcurrido un año desde la terminación del procedimiento del Grupo Especial. A la entrada y a la salida de la sala, los asesores externos que sean personas autorizadas con respecto a la ICSS podrán ser sometidos a medidas de control apropiadas. La visualización de la ICSS en el sitio indicado en el párrafo 11 a) por las personas autorizadas con respecto a la ICSS designadas por las partes se realizará en presencia de un guardia de seguridad o un empleado de la OMC.

40. Ninguna persona autorizada revelará ICSS a cualquier persona que no sea otra persona autorizada con respecto a la ICSS y en tal caso únicamente a los efectos de la diferencia específica en que se esté utilizando. El Facilitador podrá comunicar ICSS a cada Grupo Especial de conformidad con el párrafo 5 del Anexo V del Acuerdo SMC, una vez que el Grupo Especial de que se trate haya adoptado su propio procedimiento para la ICSS.

41. La ICSS sólo podrá procesarse en ordenadores autónomos. Cualquier memorando o apéndice de una comunicación que contenga ICSS no será transmitido electrónicamente, ya sea por correo electrónico, en facsímil, o de otro modo.

[12] Sólo podrán utilizarse CD bloqueados para la ICSS comunicada por un tercer país Miembro.

ICC suprimida donde se indica [***]

42. Toda la ICSS se conservará en una caja de seguridad en el sitio ICSS pertinente.

VII. RESPONSABILIDAD DEL CUMPLIMIENTO

43. Corresponde a cada parte asegurarse de que las personas autorizadas y los representantes designados por ella respeten el presente procedimiento para proteger la ICC y la ICSS comunicada por cada parte, así como los códigos obligatorios de conducta profesional a los que están sujetas las personas autorizadas por ella u otros asesores externos. Corresponde a la Secretaría asegurarse de que sus empleados respeten el presente procedimiento para proteger la ICC y la ICSS comunicada por una parte o un tercer país Miembro y se atengan a las prescripciones que obligan a facilitar el acceso a la OMC a las personas autorizadas y a controlar el uso que las personas autorizadas con respecto a la ICSS hacen de los elementos de información que consultan en los locales de la OMC. El Facilitador se ajustará al presente procedimiento para proteger la ICC y la ICSS comunicada por una parte o un tercer país Miembro.

VIII. PROCEDIMIENTOS ADICIONALES

44. Después de consultar con las partes, el Facilitador podrá aplicar otros procedimientos adicionales que considere necesarios para proporcionar una protección adicional a la confidencialidad de la ICC o la ICSS o de otros tipos de información no abarcados expresamente por el presente procedimiento. En caso de que el Facilitador aplique procedimientos adicionales o modifique el presente procedimiento en una de las diferencias, las partes procurarán obtener la adopción de los mismos procedimientos en la otra diferencia.

45. Con el consentimiento de ambas partes, el Facilitador podrá no aplicar cualquier parte del presente procedimiento. Esta "inaplicación" se hará constar expresamente por escrito y será firmada por un representante de cada una de las partes.

IX. DEVOLUCIÓN Y DESTRUCCIÓN

46. Después de la terminación del procedimiento del Grupo Especial, dentro de un plazo establecido por el Facilitador, el Facilitador, la Secretaría y las partes (así como todas las personas autorizadas) procederán a devolver todos los documentos (incluida la documentación electrónica) u otros registros que contengan ICC a la parte o el tercer país Miembro que los haya presentado. El Facilitador, la Secretaría y las partes destruirán y/o devolverán toda documentación electrónica presentada por una parte o un tercer país Miembro que contenga ICSS.

47. El disco duro de todos los ordenadores autónomos y todos los soportes de seguridad utilizados para esos ordenadores serán destruidos en el momento de la terminación del procedimiento del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO D

Índice		**Página**
Anexo D	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, (WT/DS316), Procedimiento de trabajo del Grupo Especial, 30 de marzo de 2007	D-2

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO D

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES (WT/DS316), PROCEDIMIENTO DE TRABAJO DEL GRUPO ESPECIAL

(30 de marzo de 2007)

1. En sus actuaciones, el Grupo Especial seguirá las disposiciones pertinentes del Entendimiento sobre Solución de Diferencias (ESD). Se aplicará además el Procedimiento de trabajo que se expone a continuación.

2. El Grupo Especial hará sus deliberaciones internas a puerta cerrada. Las partes en la diferencia y los terceros interesados sólo estarán presentes en las reuniones cuando el Grupo Especial los invite a comparecer. El Grupo Especial podrá abrir al público sus reuniones con las partes, con sujeción a procedimientos apropiados que adoptará después de consultar a las partes. El Grupo Especial también podrá abrir al público la sesión de su primera reunión sustantiva destinada a los terceros, con sujeción a procedimientos apropiados que adoptará después de consultar a las partes y los terceros.

3. Las deliberaciones del Grupo Especial, y los documentos que se hayan sometido a su consideración, tendrán carácter confidencial. Ninguna de las disposiciones del ESD impedirá a una parte en la diferencia hacer públicas sus posiciones. Los Miembros considerarán confidencial la información facilitada al Grupo Especial por otro Miembro a la que éste haya atribuido tal carácter. Cuando una parte en la diferencia presente al Grupo Especial una versión confidencial de sus comunicaciones escritas, también facilitará, a petición de cualquier Miembro, un resumen no confidencial de la información contenida en esas comunicaciones que pueda hacerse público.

4. Las partes podrán proponer, conjunta o individualmente, procedimientos especiales para la protección de determinada información confidencial. Si el Grupo Especial recibe una propuesta de ese tipo, podrá adoptar las modificaciones del presente Procedimiento de trabajo que considere apropiadas para la protección de determinada información confidencial. En caso de que cualquiera de las partes formule individualmente una propuesta de ese tipo, se dará a la otra parte la oportunidad de formular observaciones y/o una propuesta alternativa.

5. Antes de celebrarse la primera reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes, las partes en la diferencia presentarán al Grupo Especial comunicaciones escritas en las que expongan los hechos del caso, sus argumentos y sus réplicas a éstos, respectivamente. Los terceros podrán presentar al Grupo Especial comunicaciones escritas después de que las partes hayan presentado sus primeras comunicaciones escritas.

6. En la primera reunión sustantiva con las partes, el Grupo Especial pedirá a los Estados Unidos que presenten sus alegaciones. Posteriormente, pero en la misma reunión, se pedirá a las Comunidades Europeas que expongan su opinión al respecto. Se dará después a las partes la oportunidad de formular declaraciones finales, haciéndolo en primer lugar los Estados Unidos. A continuación se pedirá a los terceros que expongan sus opiniones en una sesión distinta de la misma reunión reservada para tal fin. Previa solicitud, se dará a las partes la oportunidad de formular observaciones por escrito sobre las opiniones expuestas por los terceros en dicha sesión.

ICC suprimida donde se indica [***]

7. Todos los terceros que hayan notificado al Órgano de Solución de Diferencias su interés en la diferencia serán invitados por escrito a exponer sus opiniones durante una sesión de la reunión sustantiva del Grupo Especial reservada para tal fin. Todos esos terceros podrán estar presentes durante la totalidad de dicha sesión.

8. Las réplicas formales se presentarán en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial. Las Comunidades Europeas tendrán derecho a hablar en primer lugar, y a continuación lo harán los Estados Unidos. Antes de la reunión, las partes presentarán sus escritos de réplica al Grupo Especial.

9. El Grupo Especial podrá en todo momento hacer preguntas a las partes y a los terceros y pedirles explicaciones, ya sea durante la reunión sustantiva o por escrito. Las respuestas a las preguntas se presentarán por escrito a más tardar en la(s) fecha(s) fijada(s) por el Grupo Especial. Las respuestas a las preguntas formuladas después de la primera reunión se presentarán por escrito en el mismo momento que las comunicaciones de réplica, a menos que el Grupo Especial fije un plazo diferente.

10. Las partes en la diferencia, y cualquier tercero invitado a exponer sus opiniones, pondrán a disposición del Grupo Especial y de la otra u otras partes una versión escrita de sus declaraciones orales, de preferencia al final de la reunión, y en cualquier caso al día siguiente a más tardar. Se insta a las partes y los terceros a que faciliten al Grupo Especial y a los demás participantes en la reunión una versión escrita provisional de sus declaraciones orales en el momento de formularlas.

11. Las partes y los terceros presentarán todas sus comunicaciones en uno de los idiomas oficiales de la OMC, a saber, español, francés o inglés. Esto no impedirá que las partes o los terceros presenten pruebas documentales en el idioma original, siempre que faciliten al mismo tiempo una versión en uno de los idiomas oficiales de la OMC. El Grupo Especial, si existe justificación suficiente, podrá prorrogar el plazo para la presentación de las versiones en dichos idiomas.

12. En interés de una total transparencia, las exposiciones, las réplicas y las declaraciones se harán en presencia de las partes. Además, las comunicaciones escritas de cada parte, incluidas las respuestas a las preguntas del Grupo Especial, se pondrán a disposición de la otra parte.

13. Las partes deberán facilitar a la Secretaría un resumen de las alegaciones y argumentos contenidos en sus comunicaciones escritas y declaraciones orales. La Secretaría utilizará estos resúmenes solamente con el fin de que le sirvan de ayuda para redactar una sección del informe del Grupo Especial en la que se reflejen sucintamente los argumentos, facilitando así la traducción de dicho informe y su distribución a los Miembros en tiempo oportuno. Los resúmenes no se utilizarán de ningún modo en sustitución de las comunicaciones de las partes. Los resúmenes de la primera comunicación escrita y el escrito de réplica quedarán limitados a veinte (20) páginas cada uno, y los resúmenes de las declaraciones orales pronunciadas en las reuniones, a cinco (5) páginas cada uno. El Grupo Especial podrá modificar estos números máximos de páginas. Se solicita a los terceros que faciliten al Grupo Especial resúmenes de sus comunicaciones escritas y declaraciones orales de no más de cinco (5) páginas cada uno. Los resúmenes se presentarán a la Secretaría dentro de los 10 días siguientes a la fecha en que se haya presentado la comunicación o formulado la declaración de que se trate. Se aplicará el párrafo 19 a la notificación de los resúmenes.

14. Las partes presentarán cualquier solicitud de resolución preliminar no más tarde de su primera comunicación al Grupo Especial. Si la parte reclamante solicita tal resolución, el demandado responderá a la solicitud en su primera comunicación. Si el demandado solicita tal resolución, la parte reclamante responderá a la solicitud antes de la primera reunión sustantiva del Grupo Especial, en un plazo que determinará el Grupo Especial teniendo en cuenta la solicitud. Se admitirán excepciones a este procedimiento si existe justificación suficiente.

ICC suprimida donde se indica [***]

15. Las partes presentarán al Grupo Especial todas las pruebas fácticas en el curso de la primera reunión sustantiva a más tardar, salvo en lo que respecta a las pruebas necesarias a efectos de las réplicas o las respuestas a preguntas. Se admitirán excepciones a este procedimiento si existe justificación suficiente. Se concederá a la otra parte un plazo para que formule observaciones, cuando proceda, sobre cualquier nueva prueba fáctica presentada después de la primera reunión sustantiva.

16. Las partes en la diferencia tendrán derecho a determinar la composición de su propia delegación. Las partes serán responsables por todos los miembros de su delegación y se asegurarán de que todos ellos actúen en conformidad con las normas del ESD y el Procedimiento de trabajo de este Grupo Especial, en particular en lo que respecta a la confidencialidad de las actuaciones. Antes de cada reunión, las partes y los terceros facilitarán la lista de integrantes de su delegación al Secretario del Grupo Especial, Sr. Hiromi Yano (correo electrónico: hiromi.yano@wto.org).

17. Para facilitar la constitución del expediente de la diferencia y dar la máxima claridad posible a las comunicaciones, en particular las referencias a las pruebas documentales presentadas por las partes, éstas deberán numerar consecutivamente sus pruebas documentales durante todo el desarrollo de la diferencia. Por ejemplo, las pruebas documentales presentadas por los Estados Unidos podrían numerarse Estados Unidos - Prueba documental 1, Estados Unidos - Prueba documental 2, etc. Si la última prueba documental presentada con la primera comunicación fue numerada Estados Unidos - Prueba documental 5, la primera prueba documental de su siguiente comunicación se numerará Estados Unidos - Prueba documental 6. Las partes podrán utilizar un sistema de numeración consecutiva de páginas para organizar sus pruebas documentales, e incluirán referencias apropiadas a esas páginas numeradas en las comunicaciones que presenten al Grupo Especial

18. Una vez que se les haya dado traslado del informe provisional, las partes dispondrán de un plazo, establecido con arreglo al calendario del Grupo Especial, para presentar por escrito peticiones de reexamen de aspectos concretos del informe provisional y solicitar una nueva reunión con el Grupo Especial. El derecho de solicitar esa reunión deberá ejercerse a más tardar en ese momento. Una vez recibida cualquier petición escrita de reexamen, si no se solicita una nueva reunión con el Grupo Especial, las partes tendrán oportunidad de presentar, dentro del plazo fijado por el Grupo Especial, observaciones por escrito sobre las peticiones escritas de reexamen formuladas por la otra parte. Esas observaciones se limitarán estrictamente a responder a la petición escrita de reexamen presentada por la otra parte.

19. Se aplicarán los siguientes procedimientos respecto de la notificación de documentos:

a) Cada una de las partes y los terceros notificará todas sus comunicaciones escritas (incluidas las solicitudes de resolución preliminar y respuestas a dichas solicitudes que se hayan presentado por separado), resúmenes y versiones escritas de sus declaraciones orales directamente a todas las demás partes, y a los terceros cuando proceda, y confirmará que lo ha hecho en el momento en que presente esas comunicaciones a la Secretaría.

b) Las partes y los terceros deberán presentar sus comunicaciones a la Secretaría en las fechas establecidas por el Grupo Especial, a más tardar hasta las 17.30 h, a menos que el Grupo Especial establezca otra hora.

c) Salvo que el Grupo Especial disponga lo contrario, las partes y los terceros facilitarán a la Secretaría diez ejemplares impresos de cada una de sus comunicaciones escritas. Estos ejemplares se presentarán al Encargado del Registro de Solución de Diferencias, Sr. Ferdinand Ferranco (despacho 2150).

ICC suprimida donde se indica [***]

d) Las partes y los terceros facilitarán a la Secretaría, en el momento en que presenten sus comunicaciones, una versión electrónica de todas ellas, de ser posible en un formato compatible con el utilizado por la Secretaría. Si la versión electrónica se presenta por correo electrónico, deberá dirigirse a DSRegistry@wto.org, con copia a judith.czako@wto.org, andrea.mastromatteo@wto.org, graham.cook@wto.org, nadiya.nychay@wto.org, michelle.healy@wto.org y hiromi.yano@wto.org. Si la versión electrónica se proporciona en disquete o CD, deberán entregarse cuatro ejemplares al Sr. Ferdinand Ferranco (despacho 2150).

e) El Grupo Especial procurará facilitar a las partes una versión electrónica de la parte expositiva, el informe provisional y el informe definitivo, así como de otros documentos según proceda. Cuando el Grupo Especial haga llegar a las partes o terceros un documento tanto en versión electrónica como en versión impresa, la versión impresa constituirá la versión oficial a los efectos del expediente de la diferencia.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO E

	Índice	**Página**
Anexo E	*Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*, (WT/DS316), Procedimientos de trabajo adicionales para el asunto DS316 - Procedimiento para la protección de la información comercial confidencial y de la información comercial sumamente sensible, 9 de noviembre de 2007 ("procedimientos ICC/ICSS")	E-2

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO E

COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES (WT/DS316), PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO ADICIONALES PARA EL ASUNTO DS316 - PROCEDIMIENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL Y DE LA INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE (PROCEDIMIENTOS ICC/ICSS)

(revisado el 9 de noviembre de 2007)

I. DISPOSICIÓN GENERAL

El siguiente procedimiento se aplica a toda la información comercial confidencial ("ICC") y la información comercial sumamente sensible ("ICSS") que obra en el expediente del Grupo Especial, incluidas la ICC y la ICSS comunicadas en el curso del proceso de acopio de información de conformidad con el Anexo V del Acuerdo SMC y transmitidas por el Facilitador en el marco de su informe al Grupo Especial. Este procedimiento no entraña la reducción de los derechos y obligaciones de las partes en relación con la solicitud y revelación de cualquier información dentro del ámbito del *Acuerdo SMC* y del artículo 13 del *ESD*.

II. DEFINICIONES

A los efectos del presente procedimiento,

1. Por "**personas autorizadas**" se entiende:

   a) los representantes o asesores externos de una parte, o los empleados de la Secretaría, designados de conformidad con el presente procedimiento;

   b) los miembros del Grupo Especial;

   c) el Facilitador; y

   d) los miembros del GPE o expertos designados por el Grupo Especial que, a juicio de éste, necesiten tener acceso a ICC y/o ICSS.

2. Por "**información comercial confidencial**" o "**ICC**" se entiende toda información comercial que una parte o un tercero haya "designado como ICC", figure o no en un documento facilitado por un organismo público o privado, por no ser por otra razón de dominio público. Cada parte o tercero actuará de buena fe y con moderación al designar información como ICC, y se esforzará por designar información como ICC únicamente en el caso de que su divulgación perjudique a quienes están en el origen de ella.

2*bis* Por "**sala de consulta designada**" se entiende una sala, situada en los locales de la OMC, en la que una persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC puede tener acceso a la comunicación de una parte que contiene ICC de parte.

ICC suprimida donde se indica [***]

3. Por "**terminación del procedimiento del Grupo Especial**" se entiende el primer hecho que se produzca de los que a continuación se indican:

a) de conformidad con el párrafo 4 del artículo 16 del ESD, el informe del Grupo Especial es adoptado por el OSD, o el OSD decide por consenso no adoptar el informe;

b) una parte notifica formalmente al OSD su decisión de apelar de conformidad con el párrafo 4 del artículo 16 del ESD;

c) de conformidad con el párrafo 12 del artículo 12 del ESD, queda sin efecto la decisión de establecer el Grupo Especial; o

d) de conformidad con el párrafo 6 del artículo 3 del ESD, se notifica al OSD una solución mutuamente convenida.

4. Por "**designada como ICC**" se entiende:

a) en el caso de la información impresa, el texto que figura entre corchetes en negrita en un documento que ostente claramente la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL" y el nombre de la parte o del tercero que ha comunicado la información;

b) en el caso de la información electrónica, los caracteres que figuran entre corchetes en negrita (o con un encabezamiento entre corchetes en negrita en cada página) en un fichero electrónico que ostente la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL", tenga un nombre de fichero que contenga las letras "ICC" y se conserve en un soporte informático con una etiqueta que lleve la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL" y que indique el nombre de la parte o el tercero que ha comunicado la información; y

c) en el caso de la información comunicada oralmente, la que el orador haya declarado "información comercial confidencial" antes de comunicarla.[1]

d) Las disposiciones anteriores se aplicarán a todas las comunicaciones, incluidas las pruebas documentales, presentadas por una parte o un tercero.

5. Por "**designada como ICSS**" se entiende:

a) en el caso de la información electrónica, los caracteres que figuran entre corchetes dobles en negrita (o con un encabezamiento entre corchetes dobles en negrita en cada página) en un fichero electrónico que ostente la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE", tenga un nombre de fichero que contenga las letras "ICSS" y se conserve en un soporte informático con una etiqueta con la indicación "INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE" y que indique el nombre de la parte o el tercero que ha comunicado la información; y

[1] Si un orador omite por error una declaración previa en ese sentido, esa omisión no afectará a la designación de la ICC de que se trate.

ICC suprimida donde se indica [***]

b) en el caso de la información comunicada oralmente, la que el orador haya declarado "información comercial sumamente sensible" antes de comunicarla.[2]

c) Las disposiciones anteriores se aplicarán a todas las comunicaciones, incluidas las pruebas documentales, presentadas por una parte o un tercero.

6. Por "**información electrónica**" se entiende cualquier información conservada en forma electrónica (incluida, pero no exclusivamente, la información codificada en numeración binaria).

7. Por "**empleado de la Secretaría**" se entiende una persona empleada o nombrada por la Secretaría que ha sido autorizada por esta última a ocuparse de la diferencia, incluidos los traductores e intérpretes, así como los redactores de actas que asisten a las reuniones del Grupo Especial en las que se trata de ICC y/o ICSS.

8. Por "**Facilitador**" se entiende la persona designada por el OSD a los efectos de la diferencia DS316 de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del Acuerdo SMC.

9. Por "**información comercial sumamente sensible**" o "**ICSS**" se entiende cualquier información comercial, contenida o no en un documento facilitado por un organismo público o privado que una parte o un tercero ha "designado como ICSS" porque no es por otra razón de dominio público y su divulgación podría, a juicio de la parte o del tercero, causar un perjuicio excepcional a quienes están en su origen. Cada parte o tercero actuará de buena fe y con la máxima moderación al designar información como ICSS. Cada parte o tercero podrá en cualquier momento designar como no-ICC/ICSS o como ICC información que haya designado como ICSS.

a) Podrán ser designadas como ICSS las siguientes categorías de información:

i) la información que indique el precio de venta o de oferta efectivo de los productos o servicios[3] de cualquier fabricante de grandes aeronaves civiles (LCA) y, con excepción de lo previsto en el inciso i) del apartado d) *infra*, cualesquiera gráficos u otras representaciones de los datos que reflejen el movimiento de los precios, las tendencias en materia de fijación de precios o los precios efectivos de un modelo o de una familia de LCA;

ii) la información recopilada o proporcionada en el contexto de las campañas de venta de LCA;

iii) la información relativa a las previsiones comerciales, los análisis, los planes empresariales y las determinaciones del valor accionarial/patrimonial elaborados por constructores de LCA, consultores, bancos de inversión o el Banco Europeo de Inversiones, con respecto a productos LCA; o

[2] Si un orador omite por error una declaración previa en ese sentido, esa omisión no afectará a la designación de la ICSS de que se trate.

[3] Esta categoría comprende (pero no exclusivamente) la información sobre los precios de los LCA considerados individualmente, los precios por plaza o la información que permita determinar, calcular o reflejar el costo de explotación por plaza de un LCA; los precios negociados u ofrecidos por el armazón; todas las concesiones ofrecidas o convenidas por un fabricante de LCA, incluida la financiación, las piezas de repuesto, el mantenimiento, la formación de los pilotos, el valor de los activos y otras garantías, las opciones de recompra, los acuerdos de recomercialización u otras formas de apoyo al crédito. Comprenderá asimismo la información sobre la fijación de los precios efectivos en relación con un número cualquiera de ofertas y de precios concernientes a los LCA considerados individualmente (incluidas las concesiones) agregados por modelos o por cualquier otra categoría.

ICC suprimida donde se indica [***]

iv) la información relativa a los costos de producción de un fabricante de LCA, incluidos, pero no exclusivamente, los datos relativos a la fijación de los precios por los proveedores.

b) Cada parte o tercero podrá también designar como ICSS otras categorías de información comercial que no sea por otra razón de dominio público y cuya divulgación pueda, a juicio de la parte, causar un perjuicio excepcional a quienes están en el origen de ella.

c) Cada parte o tercero designará como ICSS la información descrita en el apartado a) que corresponda a LCA producidos por un fabricante de LCA cuya sede esté dentro de la jurisdicción territorial de cualquiera de las partes.

d) No podrán ser designadas como ICSS las siguientes categorías de información:

i) los datos agregados relativos a la fijación de precios para un determinado modelo o familia de LCA en un mercado concreto que esté indizado (es decir, que no refleje los precios efectivos sino los movimientos de precios a partir de una base de 100 para un año determinado). Esos datos serán considerados ICC;

ii) las conclusiones jurídicas generales basadas en ICSS (por ejemplo, cuando la ICSS demuestra la subvaloración de precios por parte de un constructor). Estas conclusiones no serán consideradas ICC ni ICSS;

iii) los contratos relativos al otorgamiento de ayuda o inversiones reembolsables para emprender proyectos y los documentos de evaluación de los proyectos correspondientes, distintos de la información descrita en el apartado a);

iv) los términos y condiciones de los préstamos, distintos de la información descrita en el apartado a); y

v) los acuerdos intergubernamentales y decisiones de las autoridades públicas distintas de la información descrita en el apartado a).

e) No podrá designarse información como ICSS por la simple razón de que esté sujeta al secreto bancario o a la norma de confidencialidad entre banquero y cliente.

f) Excepto en lo que respecta a la ICC y la ICSS comunicadas en el curso del proceso de acopio de información de conformidad con el Anexo V del Acuerdo SMC y transmitidas por el Facilitador en el marco de su informe al Grupo Especial, en el caso de que cualquiera de las partes se oponga a la designación de información como ICSS de conformidad con los apartados a) a e) del párrafo 9, el Grupo Especial resolverá la diferencia. Si el Grupo Especial no acepta la designación de información como ICSS, la parte o tercero que la haya comunicado podrá designarla como ICC o como no-ICC/ICSS o retirarla. El Grupo Especial destruirá esa información o la devolverá a la parte o tercero que la haya comunicado. Cada parte o tercero podrá en cualquier momento designar como no-ICC/ICSS o como ICC información que haya designado anteriormente como ICSS.

10. Por "**persona autorizada con respecto a la ICSS**" se entiende las personas autorizadas designadas expresamente por las partes, el Grupo Especial o el Director General de la OMC o la

ICC suprimida donde se indica [***]

persona que éste haya designado, como persona que tiene el derecho de acceso a la ICSS (conforme al procedimiento establecido en la sección IV), así como los miembros del Grupo Especial.

11. Por "**sitio ICSS**" se entiende una sala que debe estar cerrada con llave cuando no esté ocupada y a la que sólo podrán acceder las personas autorizadas con respecto a la ICSS, situada:

a) para la ICSS comunicada por los Estados Unidos, las Comunidades Europeas y todos los terceros, en los locales de la OMC (Centro William Rappard, Rue de Lausanne 154, Ginebra, Suiza);

b) para la ICSS comunicada por los Estados Unidos, en los locales de la Misión de los Estados Unidos ante la Unión Europea en Bruselas;

c) para la ICSS comunicada por las Comunidades Europeas, en los locales de la Delegación de la Comisión Europea ante los Estados Unidos en Washington;

d) para la ICSS comunicada por un tercero, en los locales de su Misión en Ginebra ante la OMC, si ese tercero así lo desea.

12. Por "**CD bloqueado**" se entiende un CD-ROM no regrabable.

13. Por "**asesor externo**" se entiende un asesor jurídico o cualquier otro asesor de una parte o un tercero que:

a) asesora a una parte o un tercero en el curso de la diferencia;

b) no es un empleado, directivo o agente de una entidad ni de la filial de una entidad que fabrique LCA, sea proveedor de una entidad que fabrique LCA, o proporcione servicios de transporte aéreo; y

c) está sometido a un código exigible de conducta profesional que incluya la obligación de proteger la información confidencial, o ha sido contratado por otro asesor externo que asuma la responsabilidad del cumplimiento del presente procedimiento y esté sometido a un código de conducta profesional de esa naturaleza.

A los efectos del presente párrafo, el asesor jurídico externo que represente a un constructor de LCA con sede en el territorio de una de las partes o terceros en el marco del presente procedimiento y los asesores externos contratados por aquél para proporcionar asesoramiento con respecto al presente procedimiento no se consideran agentes de una entidad comprendidos en el apartado b).

14. Por "**Grupo Especial**" se entiende el Grupo Especial que examina el asunto DS316, constituido el 17 de octubre de 2005.

15. Por "**parte**" se entiende las Comunidades Europeas o los Estados Unidos.

15*bis* Por "**ICC de parte**" se entiende ICC comunicada inicialmente por una parte.

16. Por "**representante**" se entiende un empleado de una parte o de un tercero.

17. Por "**ordenador portátil sellado**" se entiende un ordenador portátil que tiene las características (de dotación lógica y de dotación física) que la parte que comunica ICSS considera

ICC suprimida donde se indica [***]

necesarias para la protección de esa información, a condición de que esté equipado con una dotación lógica que permita la búsqueda y la impresión de esa ICSS de conformidad con el párrafo 44. En cambio, la ICSS no podrá ser modificada en el ordenador portátil sellado.

18. Por "**lugar seguro**" se entiende un lugar que ha de mantenerse debidamente cerrado con llave cuando no esté ocupado y al que sólo podrán acceder las personas autorizadas, situado:

a) en el caso del Grupo Especial, el Facilitador, los miembros del GPE o los expertos designados por el Grupo Especial de conformidad con el párrafo 1 d) y la Secretaría, en los locales de la OMC (Centro William Rappard, Rue de Lausanne 154, Ginebra, Suiza);

b) en el caso de las Comunidades Europeas, en las oficinas del equipo de relaciones exteriores del Servicio Jurídico de la Comisión Europea (Rue de la Loi 200, Bruselas, Bélgica), las oficinas de la Dirección General de Comercio de la Comisión Europea (Rue de la Loi 200, Bruselas, Bélgica), las oficinas de la Delegación Permanente de las Comunidades Europeas ante las Organizaciones Internacionales en Ginebra (Rue du Grand-Pré 66, 1202 Ginebra, Suiza), y otros tres lugares adicionales especificados de conformidad con el apartado d);

c) en el caso de los Estados Unidos, en las oficinas del Asesor General de la Oficina del Representante de los Estados Unidos para las Cuestiones Comerciales Internacionales (600 17th Street, NW, Washington, DC, Estados Unidos), las oficinas de la Administración de Importaciones del Departamento de Comercio de los Estados Unidos (600 17th Street, NW, Washington, DC, Estados Unidos), la Misión de los Estados Unidos ante la Organización Mundial del Comercio (11, route de Pregny, 1292 Chambésy, Suiza), y otros tres lugares adicionales especificados de conformidad con el apartado d); y

d) tres lugares que no sean una oficina de la administración pública designados por cada parte para ser utilizados por sus asesores externos, siempre que esos lugares se hayan comunicado a la otra parte y al Grupo Especial, y que la otra parte no haya puesto objeciones a la designación del sitio de que se trata dentro de los 10 días siguientes a la comunicación.

e) El Grupo Especial podrá resolver las objeciones que se formulen al amparo del apartado d).

19. Por "**ordenador autónomo**" se entiende un ordenador que no está conectado a una red.

20. Por "**impresora autónoma**" se entiende una impresora que no está conectada a una red.

20*bis* Por "**comunicación**" se entiende cualquier información escrita, electrónica o comunicada oralmente al Grupo Especial, incluida, pero no exclusivamente, la correspondencia, las comunicaciones escritas, las pruebas documentales, las declaraciones orales y las respuestas a las preguntas formuladas.

21. Por "**tercero**" se entiende un Miembro que ha notificado al OSD su interés en la diferencia, de conformidad con el artículo 10 del ESD.

ICC suprimida donde se indica [***]

22. Por "**persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC**" se entiende un representante o un asesor externo de un tercero al que se ha concedido acceso a la ICC de conformidad con los párrafos 27, 34, 34*bis* y 39*bis*.

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN

23. El presente procedimiento se aplica a toda la ICC e ICSS recibida por una persona autorizada como consecuencia de los procedimientos previstos en el Anexo V y/o del procedimiento del Grupo Especial y a toda la ICC examinada, de conformidad con el presente procedimiento, por una persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC. Tan pronto como el Facilitador transmita la ICC y la ICSS al Grupo Especial conforme a lo previsto en su carta de 24 de febrero que acompaña a su informe en relación con el Anexo V al Grupo Especial y las personas autorizadas sean designadas de conformidad con el párrafo 30, el presente procedimiento sustituirá a los procedimientos adoptados por el Facilitador para la ICC/ICSS.

24. Salvo que en él se disponga expresamente lo contrario, el presente procedimiento no se aplica al trato dado a su propia ICC e ICSS por una parte o un tercero.

25. El Grupo Especial es consciente de que las Comunidades Europeas pueden tener necesidad de comunicar información que clasifican a nivel interno como "secreta UE", "reservada UE" o "confidencial UE". En la medida de lo posible, el Grupo Especial aplicará procedimientos para la protección de esa información clasificada en caso de que alguna de las partes informe a la Secretaría de que comunicará información clasificada de esa naturaleza y no haya designado ya esa información como ICC o ICSS. En tales casos, la parte que comunique esa información clasificada propondrá procedimientos apropiados para su protección.

IV. DESIGNACIÓN DE PERSONAS AUTORIZADAS

26. El 23 de octubre de 2006 a más tardar, cada parte facilitará a la otra y a los terceros, así como al Grupo Especial, una lista de los nombres y títulos de todos los representantes y asesores externos que necesitan tener acceso a la ICC comunicada por la otra parte y/o por los terceros y que desea que sean designadas como personas autorizadas, indicando además el personal de oficina o de apoyo que tendría acceso a la ICC. En esa lista, cada parte indicará qué personas autorizadas necesitarán tener acceso a la ICSS comunicada por la otra parte y/o por los terceros y que desea que sean designadas como personas autorizadas con respecto a la ICSS.

27. No habrá personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICSS. La designación de personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC se regirá por lo dispuesto en los párrafos 34 y 34*bis*.

28. Cada parte limitará al máximo posible el número de personas autorizadas. Cada parte no podrá designar en total más de 30 representantes y 20 asesores externos como "personas autorizadas con respecto a la ICSS".

29. Los miembros del Grupo Especial, el Facilitador, y todos los miembros del GPE o expertos designados por el Grupo Especial de conformidad con el párrafo 1 d) tendrán acceso a la ICC y la ICSS. El Director General de la OMC, o la persona que él designe, facilitará a las partes y los terceros, y al Grupo Especial, una lista de los empleados de la Secretaría que necesiten tener acceso a ICC y/o ICSS.

30. A menos que una parte se oponga a la designación de un asesor externo de la otra parte o de un empleado de la Secretaría, el Grupo Especial designará a esas personas como personas autorizadas.

ICC suprimida donde se indica [***]

Una parte podrá también formular una objeción dentro del plazo de los 10 días siguientes a aquel en el que haya tenido conocimiento de información de la que no disponía en el momento de la presentación de una lista de conformidad con los párrafos 26 ó 29 y que indiquen que la designación de una persona no es apropiada. Si una parte formula una objeción, el Grupo Especial se pronunciará sobre ella en un plazo de 10 días hábiles.

31. Las objeciones podrán basarse en la no conformidad con la definición de "asesor externo", o en cualquier otra razón convincente, incluidos los conflictos de interés.

32. Las partes, el Director General de la OMC, o la persona que éste haya designado, podrán en cualquier momento proponer modificaciones de sus listas, con sujeción a los límites globales establecidos en el párrafo 28 y a las objeciones formuladas con respecto a la adición de nuevas personas autorizadas de conformidad con el párrafo 31.

V. ICC

33. Sólo las personas autorizadas y las personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC podrán tener acceso a la ICC comunicada en el presente procedimiento. Las personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC no podrán tener acceso a otra ICC de parte distinta de la incluida en las comunicaciones. Las personas autorizadas y las personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC sólo utilizarán la ICC a los efectos de la presente diferencia. Ninguna persona autorizada divulgará ICC o permitirá que se divulgue a cualquier persona que no sea otra persona autorizada o una persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC. Ninguna persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC divulgará ICC, o permitirá que se divulgue, a cualquier persona que no sea otra persona autorizada o una persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC.

34. Cada tercero que desee tener acceso a la ICC de parte contenida en la primera comunicación de una parte facilitará a la otra parte y a los terceros, y al Grupo Especial, una lista de los nombres y títulos de todos los representantes y asesores externos (incluido el personal de oficina o de apoyo) que tienen necesidad de acceso a esa ICC y que desea que sean designados como personas autorizadas. Cada tercero limitará al máximo posible el número de personas autorizadas. Cada tercero podrá designar en total no más de cinco representantes y asesores externos como personas autorizadas.

34*bis* A no ser que una parte se oponga a la designación de un asesor externo de un tercero, el Grupo Especial designará a esas personas como personas autorizadas. Una parte podrá también formular una objeción en un plazo de 10 días después de haber tenido conocimiento de información de la que no disponía en el momento de la presentación de una lista de conformidad con el párrafo 34 *supra* y que indique que la designación de una persona no es apropiada. Si una parte formula una objeción, el Grupo Especial se pronunciará sobre ella en un plazo de 10 días hábiles. Las objeciones podrán basarse en la no conformidad con la definición de "asesor externo" o en cualquier otra razón convincente, incluidos los conflictos de interés.

35. Una parte no hará más de una copia de cualquier ICC comunicada por la otra parte o un tercero por cada lugar seguro previsto para esa parte en el párrafo 18.

36. Las partes podrán incorporar ICC a memorandos internos destinados a su uso exclusivo por personas autorizadas. Todos los memorandos y la ICC que contengan ostentarán las indicaciones que se establecen en el párrafo 4.

37. La ICC comunicada de conformidad con el presente procedimiento no será copiada, distribuida ni retirada del lugar seguro, salvo que sea necesario para la comunicación al Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

38. El tratamiento que ha de darse a cualquier ICC en las comunicaciones de una parte al Grupo Especial se regirá por las disposiciones del presente párrafo, que en caso de conflicto prevalecerán sobre las demás disposiciones del Procedimiento de trabajo (incluido el presente procedimiento) relativas a la ICC.

a) Las partes podrán incorporar ICC a las comunicaciones al Grupo Especial, con las indicaciones que se señala en el párrafo 4. En casos excepcionales, las partes podrán incluir ICC en un apéndice adjunto a una comunicación.

b) La parte que presente una comunicación o un apéndice con ICC presentará también, en un plazo que ha de fijar el Grupo Especial, una versión en la que se haya omitido toda la ICC. Esta versión recibirá el nombre de "versión no-ICC". Sin embargo, una parte no está obligada a presentar una "versión no-ICC" de una prueba documental que contenga ICC, a menos que el Grupo Especial le ordene expresamente que lo haga.

c) Las versiones no-ICC serán suficientes para permitir una comprensión razonable de su contenido. Para preparar una versión de esa naturaleza:

   i) Una parte podrá pedir a la parte que haya comunicado inicialmente la ICC, tan pronto como sea posible, que indique con precisión las partes de documentos que contienen ICC que podrían incluirse en la versión no-ICC, y si ello es necesario para permitir una comprensión razonable del contenido de la información, presentar un resumen no-ICC suficientemente detallado para conseguir ese objetivo.

   ii) Al recibir esa petición, la parte que haya comunicado inicialmente la ICC indicará, lo más pronto posible, con precisión las partes de documentos que contienen ICC que podrían ser incluidas en la versión no-ICC, y, si ello es necesario para permitir una comprensión razonable del contenido de la información, facilitará un resumen no-ICC suficientemente detallado para conseguir ese objetivo.

   iii) El Grupo Especial resolverá todo desacuerdo acerca de si la parte que comunicó inicialmente la ICC no ha indicado con suficiente precisión las partes de los documentos que contienen ICC que podrían ser incluidas en la versión no-ICC ni ha facilitado, en caso necesario, un resumen no-ICC suficientemente detallado para permitir una comprensión razonable del contenido de la información, y podrá adoptar las medidas apropiadas para hacer que se respeten las disposiciones del presente párrafo.

d) La parte demandada podrá designar las oficinas personales de cuatro de sus personas autorizadas, como máximo, como lugares seguros adicionales al único efecto de conservar las versiones ICC de las comunicaciones de las partes al Grupo Especial y de hacer posible su examen. Todas las medidas de protección aplicables a la ICC de conformidad con el presente procedimiento, incluidas las normas relativas a la conservación establecidas en el párrafo 41, serán aplicables a esas comunicaciones. Las pruebas documentales ICC adjuntas a las comunicaciones no podrán conservarse ni ser examinadas en esos lugares seguros adicionales. La parte demandada comunicará al Grupo Especial y a la parte reclamante la dirección (comprendido el número de salas) de cada uno de los lugares seguros adicionales.

ICC suprimida donde se indica [***]

39. No se hará de ningún documento que contenga ICC un número de copias superior al requerido por las personas autorizadas. Todas las copias de esos documentos estarán numeradas consecutivamente. Se evitará siempre que sea posible que se hagan copias electrónicas. Si una parte o un tercero facilita al Grupo Especial un documento original que no puede ser transmitido electrónicamente, se entregará el día de la comunicación una copia de este documento en el primer lugar seguro indicado para las partes/terceros en el párrafo 18.

39*bis* No obstante lo dispuesto en el párrafo 19 del Procedimiento de trabajo[4], se aplicarán al acceso de terceros a la comunicación de una parte que contenga ICC de parte los siguientes procedimientos.

a) Una comunicación de una parte que contenga ICC de parte no se notificará a los terceros salvo que ambas partes convengan lo contrario.

b) Las personas autorizadas de un tercero sólo podrán examinar la ICC de parte que figure en la primera comunicación escrita de una parte en una sala de consulta designada. Esas personas no podrán introducir en la sala ningún dispositivo de grabación o emisión electrónica. No podrán sacar de la sala la comunicación de una parte que contenga ICC de parte, pero podrán tomar notas manuscritas sobre la ICC de parte que figure en esa comunicación. Esas notas se utilizarán exclusivamente para la presente diferencia (DS316). Cada persona que examine la comunicación de una parte que contenga ICC de parte hará una anotación y firmará en un registro en el que se identificará la comunicación que ha examinado. La Secretaría de la OMC conservará ese registro hasta un año después de la terminación del procedimiento del Grupo Especial. A la entrada y a la salida de la sala, los asesores externos que sean personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC podrán ser sometidos a medidas de control apropiadas.

c) Si una persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC saca de la sala de consulta designada un memorando manuscrito de conformidad con lo previsto en el apartado b) *supra*, lo conservará únicamente en un receptáculo de seguridad cerrado. El memorando será protegido de manera apropiada contra la indiscreción y la curiosidad indebida con ocasión de su consulta y sólo se transmitirá en sobre doble cerrado y reforzado. El contenido de ese memorando no será incorporado, en forma electrónica o manuscrito, a la versión no-ICC según ésta se define en el párrafo 38 b).

d) Todos los terceros que hayan designado personas autorizadas con respecto a la ICC deben comunicar al Grupo Especial y a ambas partes los datos que identifican la sala concreta (incluida la dirección y el número de sala) en la que se encuentra el receptáculo seguro cerrado a que se refiere el apartado c) *supra*.

e) Si una persona autorizada de un tercero con respecto a la ICC saca de la sala de consulta designada un memorando manuscrito de conformidad con el apartado b) *supra*, no se hará de ese memorando un número de copias superior al requerido por las personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC. Todas las copias de esos documentos se numerarán consecutivamente. Estará prohibido hacer copias electrónicas de ese memorando.

f) Un tercero no podrá incorporar al cuerpo de su comunicación ICC de parte. Si un tercero desea remitirse a ICC de parte, los argumentos pertinentes que incluyan

[4] Relativo a la notificación de documentos.

ICC suprimida donde se indica [***]

esa ICC deberán incorporarse a un apéndice separado. Ese apéndice no se notificará a los demás terceros.

g) En la fecha que el Grupo Especial fije como fecha límite para la presentación de una comunicación en calidad de tercero, un tercero sólo notificará su comunicación a las partes y al Grupo Especial. La comunicación sólo será notificada a los demás terceros una vez que las partes hayan confirmado que la comunicación no contiene ni revela ICC de parte. Una parte lo confirmará así al tercero de que se trate o en caso contrario le informará de cualquier cambio necesario dentro de los dos días hábiles siguientes a la recepción de las comunicaciones de los terceros.

40. Una parte o un tercero que desee comunicar ICC, o remitirse a ella, en una reunión del Grupo Especial, informará de ello al Grupo Especial y a la otra parte, y a los terceros en su caso. El Grupo Especial excluirá de la reunión a las personas que no sean personas autorizadas o, en su caso, personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC durante la comunicación y examen de la ICC.

41. Las personas autorizadas sólo conservarán ICC en receptáculos seguros cerrados. La ICC será protegida de manera apropiada contra la indiscreción y la curiosidad indebida en el momento de la consulta y sólo se transmitirán en sobre doble cerrado y reforzado. Todos los documentos de trabajo (proyectos de comunicación, hojas de trabajo, etc.) que contengan ICC serán destruidos o quemados, cuando ya no se necesiten, conforme a la práctica normal de los gobiernos con respecto a la destrucción de documentos sensibles.

42. El Grupo Especial no divulgará ICC en su informe, pero podrá hacer declaraciones o inferir conclusiones que se basen en datos extraídos de la ICC.

VI. ICSS

43. Salvo que se disponga lo contrario *infra*, la ICSS estará sujeta a todas las restricciones establecidas en la sección V que se aplican a la ICC.

44. La ICSS se comunicará a la OMC en forma electrónica, por medio de CD bloqueados o de dos ordenadores portátiles sellados que puedan conectarse a monitores de 19 a 21 pulgadas. La ICSS se conservará en el sitio ICSS indicado en el párrafo 11 a) y se pondrá a disposición de las personas autorizadas para la ICSS para que puedan consultarla y utilizarla de conformidad con el párrafo 47 *infra*. Cada parte conservará una copia adicional (electrónica o en papel) de la ICSS que comunique a la OMC para que las personas autorizadas con respecto a la ICSS que actúen en nombre de la otra parte puedan tener acceso a ella en el sitio ICSS indicado en el párrafo 11 en el territorio de la otra parte. Podrá utilizarse una impresora autónoma para hacer copias en papel de cualquier ICSS. Esas copias se harán en papel de color distinto. Las copias se conservarán en una caja de seguridad en el sitio ICSS correspondiente, o serán destruidas al término de la sesión de trabajo pertinente.

45. Si un tercero comunica ICSS, informará a las partes de tal comunicación.

46. Salvo que se disponga lo contrario en el presente procedimiento, la ICSS no será conservada, transmitida o copiada en forma escrita o electrónica.

47. Las personas autorizadas de una parte con respecto a la ICSS pueden examinar la ICSS en el ordenador portátil sellado presentado por la otra parte/un tercero o, en el caso de la ICSS comunicada en CD bloqueados, en un ordenador autónomo, únicamente en una sala designada en uno de los sitios ICSS indicados en el párrafo 11, a menos que las partes convengan otra cosa. La sala designada estará a disposición de las personas autorizadas con respecto a la ICSS de las 9.00 a las 17.00 h

ICC suprimida donde se indica [***]

durante los días hábiles oficiales en el sitio ICSS de que se trate excepto en el indicado en el párrafo 11 a), en el que la sala estará en todo momento, incluso durante los fines de semana, a disposición del Grupo Especial, el Facilitador y los miembros del GPE o expertos designados por el Grupo Especial de conformidad con el párrafo 1 d) y de las personas autorizadas con respecto a la ICSS designadas por el Director General de la OMC o la persona que éste haya designado. Las personas autorizadas con respecto a la ICSS no podrán introducir en esta sala ningún dispositivo de grabación o transmisión electrónica. Las personas autorizadas con respecto a la ICSS no podrán sacar ICSS de esta sala, excepto en forma de notas manuscritas o de datos agregados establecidos en un ordenador autónomo. En uno y otro caso, las notas o la información en cuestión se utilizarán exclusivamente a efectos de la presente diferencia en relación con la que ha sido comunicada la ICSS. Cada persona que examine la ICSS en el emplazamiento ICSS hará una anotación y firmará en un registro en el que se identificará la ICSS que la persona ha examinado; cabe también la posibilidad de que ese registro se genere de forma automática. Cada parte conservará, para el sitio ICSS dentro de su territorio a que se hace referencia en el párrafo 11, ese registro hasta transcurrido un año desde la terminación del procedimiento del Grupo Especial. A la entrada y a la salida de la sala, los asesores exteriores que sean personas autorizadas con respecto a la ICSS podrán ser sometidos a medidas de control apropiadas. La consulta de la ICSS en el sitio indicado en el párrafo 11 a) por las personas autorizadas con respecto a la ICSS designadas por las partes se realizará en presencia de un guardia de seguridad o empleado de la OMC.

48. Ninguna persona autorizada revelará ICSS a cualquier persona que no sea otra persona autorizada con respecto a la ICSS y en tal caso únicamente a los efectos de la presente diferencia.

49. La ICSS sólo podrá procesarse en ordenadores autónomos. Cualquier memorando que contenga ICSS no será transmitido electrónicamente, ya sea por correo electrónico, en facsímil, o de otro modo.

50. Una parte o un tercero que desee comunicar ICSS o remitirse a ella en una reunión del Grupo Especial informará de ello al Grupo Especial y a la otra parte, y a los terceros, en su caso. El Grupo Especial excluirá de la reunión a las personas que no sean personas autorizadas con respecto a la ICSS mientras dure la comunicación y el examen de la ICSS.

51. Toda la ICSS se conservará en una caja de seguridad en el sitio ICSS pertinente.

52. El tratamiento de cualquier ICSS en las comunicaciones de una parte al Grupo Especial se regirá por las disposiciones del presente párrafo, que prevalecerán en caso de conflicto con las demás disposiciones del Procedimiento de trabajo (incluido el presente procedimiento) relativas a la ICSS.

a) La ICSS podrá incorporarse a un apéndice separado, pero no al cuerpo, de la comunicación de una parte, que será comprensible en sí mismo. Se denominará al documento que contenga la ICSS "apéndice con la versión ICSS íntegra".

b) La parte que presente un apéndice que contenga ICSS presentará además, dentro de un plazo que habrá de ser establecido por el Grupo Especial, una versión que omita toda la ICSS. Se denominará a esta versión "apéndice con la versión expurgada".

c) A petición de una parte, la información contenida en el apéndice con la versión expurgada podrá tratarse como ICC, de conformidad con las disposiciones de la sección V.

ICC suprimida donde se indica [***]

d) Los apéndices con la versión expurgada serán suficientes para permitir una comprensión razonable de su contenido. Con el fin de preparar un apéndice de esa naturaleza:

i) Una parte podrá solicitar que la parte que comunicó inicialmente la ICSS indique, tan pronto como sea posible, con precisión las partes de los documentos que contienen ICSS que podrían ser incluidas en el apéndice con la versión expurgada y, si ello es necesario para permitir una comprensión razonable del contenido de la información, facilite un resumen no-ICSS suficientemente detallado para lograr ese objetivo.

ii) A la recepción de esa petición, la parte que comunicó inicialmente la ICSS, indicará, tan pronto como sea posible, con precisión las partes de los documentos conteniendo ICSS que podrían ser incluidas en el apéndice con la versión expurgada y, si ello es necesario para permitir una comprensión razonable del contenido de la información, presentará un resumen no-ICSS suficientemente detallado para lograr ese objetivo.

iii) El Grupo Especial resolverá cualquier desacuerdo acerca de si la parte que comunicó inicialmente la ICSS no ha indicado con suficiente precisión las partes de los documentos que contienen ICSS que podrían ser incluidas en el apéndice con la versión expurgada y no ha facilitado, en caso necesario, un resumen no-ICSS suficientemente detallado para permitir una comprensión razonable del contenido de la información, y podrá adoptar las medidas apropiadas para hacer que se cumplan las disposiciones del presente párrafo.

e) El apéndice con la versión ICSS íntegra se conservará en un sitio ICSS en un CD bloqueado. Si ello no fuera viable, la parte podrá conservarlo en un receptáculo de seguridad cerrado en un lugar seguro en un CD bloqueado.

f) El CD bloqueado que contenga el apéndice con la versión ICSS íntegra llevará una etiqueta con la indicación "VERSIÓN ÍNTEGRA DEL APÉNDICE ICSS DE LA COMUNICACIÓN" e indicará el nombre de la parte que comunicó la ICSS. Además, el propio apéndice ICSS se presentará con un encabezamiento entre corchetes dobles en negrita en cada página en un fichero electrónico con la indicación "VERSIÓN ÍNTEGRA DEL APÉNDICE ICSS DE LA COMUNICACIÓN". El fichero electrónico que contenga el apéndice ICSS tendrá un nombre de fichero que contenga las letras "VERSIÓN ICSS".

g) La parte facilitará una copia del apéndice con la versión ICSS íntegra al Grupo Especial (c/o Registro de Solución de Diferencias) y dos copias a la otra parte en dos CD bloqueados. El apéndice con la versión ICSS íntegra no será transmitido por correo electrónico. Las partes se pondrán de antemano de acuerdo sobre el nombre de la persona autorizada que ha de recibir el CD bloqueado.

h) La parte iniciará la transmisión del CD bloqueado que contiene el apéndice con la versión ICSS íntegra a más tardar en la fecha en que vence el plazo fijado para la comunicación correspondiente, y, al mismo tiempo, proporcionará al Grupo Especial y a la otra parte la prueba de que lo ha hecho.

i) Con una antelación máxima de un día hábil con respecto a una reunión del Grupo Especial con las partes, una parte podrá, exclusivamente en su Misión Permanente en

ICC suprimida donde se indica [***]

Ginebra, utilizar el CD bloqueado para preparar como máximo una copia en papel del apéndice con la versión ICSS íntegra para cada persona autorizada con respecto a la ICSS que tenga previsto asistir a esa reunión del Grupo Especial.

j) Los miembros del Grupo Especial, el Facilitador y los miembros del GPE o expertos designados por el Grupo Especial de conformidad con el párrafo 1 d) y las personas autorizadas con respecto a la ICSS designadas por el Director General de la OMC o la persona que éste haya designado podrán, exclusivamente en los locales de la OMC, preparar versiones en papel del apéndice con la versión ICSS íntegra para una reunión del Grupo Especial con las partes, y/o una reunión interna, e inmediatamente antes de la reunión.

k) Las copias en papel de una versión ICSS íntegra serán destruidas inmediatamente al término de la reunión del Grupo Especial con las partes y/o de la reunión interna.

k*bis*) Se insta a las partes a presentar versiones de las pruebas documentales que contienen ICSS de las que se haya suprimido toda la ICSS. Se denominará a esas pruebas documentales "pruebas documentales con la versión expurgada de ICSS". Esas pruebas documentales podrán contener ICC.

i) Una parte podrá facilitar al Grupo Especial las pruebas documentales con la versión expurgada de ICSS que haya preparado y dar traslado de ellas a la otra parte de conformidad con los procedimientos aplicables, en el momento en que dé traslado de la comunicación a la que corresponde la prueba documental.

ii) Si la parte que presenta la prueba documental no aporta la prueba documental con la versión expurgada de ICSS, una persona autorizada con respecto a la ICSS en representación de la otra parte podrá preparar una prueba documental con la versión expurgada de ICSS de la prueba documental de que se trate.

iii) Las pruebas documentales con la versión expurgada de ICSS podrán ser preparadas por una persona autorizada con respecto a la ICSS, en un sitio ICSS suprimiendo la ICSS que figura en la prueba documental (identificada por dobles corchetes) y procediendo a imprimir o fotocopiar el documento así obtenido que no contiene ninguna ICSS. La supresión de la ICSS en el documento resultante será verificada por una persona autorizada a tal fin por la parte que haya presentado la(s) prueba(s) documental(es) de que se trate. El documento resultante que no contiene ICSS (pero que podrá contener ICC) constituirá la prueba documental con la versión expurgada de ICSS de esa prueba documental, y podrá ser retirada del sitio ICSS.

iv) Las partes colaborarán en el mayor grado posible para que pueda disponerse de los elementos necesarios, incluidas impresoras, fotocopiadoras y medios físicos para suprimir texto de un documento, para que sea posible la preparación de pruebas documentales con la versión expurgada de ICSS, incluida una persona autorizada con respecto a la ICSS a los fines de la verificación prevista en el inciso iii) *supra*. Las pruebas documentales con la versión expurgada de ICSS pueden ser preparadas por personas autorizadas con respecto a la ICSS, previa petición, durante los períodos en que pueda

ICC suprimida donde se indica [***]

disponerse de la sala designada en el sitio ICSS pertinente, conforme a lo previsto en el párrafo 47 del presente procedimiento.

v) El Grupo Especial resolverá cualquier desacuerdo que se derive de la aplicación de este apartado y podrá adoptar medidas apropiadas para hacer cumplir las disposiciones del presente párrafo.

l) El Grupo Especial se reserva el derecho de modificar, después de haber celebrado consultas con las partes, las disposiciones del presente párrafo en cualquier momento, para adaptarse a las situaciones que se produzcan durante las reuniones del Grupo Especial, y con ocasión de la preparación del informe provisional y del informe definitivo.

53. El Grupo Especial no divulgará ICSS en su informe, pero podrá formular declaraciones o inferir conclusiones que estén basadas en datos extraídos de la ICSS.

VII. RESPONSABILIDAD DEL CUMPLIMIENTO

54. Corresponde a cada parte o tercero asegurarse de que las personas autorizadas por ella y las personas autorizadas de un tercero con respecto a la ICC respetan el presente procedimiento para proteger la ICC y la ICSS comunicada por cada parte o tercero, así como los códigos obligatorios de conducta profesional a los que están sujetas las personas autorizadas por ella u otros asesores externos. Corresponde a la Secretaría asegurarse de que sus empleados respetan el presente procedimiento para proteger la ICC y la ICSS comunicada por una parte o un tercero y se atienen a las prescripciones que obligan a facilitar el acceso a la OMC a las personas autorizadas y a controlar el uso que las personas autorizadas con respecto a la ICSS hacen de los elementos de información que consultan en los locales de la OMC. El Grupo Especial se ajustará al presente procedimiento para proteger la ICC y la ICSS comunicada por una parte o un tercero.

VIII. PROCEDIMIENTOS ADICIONALES

55. Después de celebrar consultas con las partes, el Grupo Especial podrá aplicar otros procedimientos adicionales que considere necesarios para proporcionar una protección adicional a la confidencialidad de la ICC o la ICSS o de otros tipos de información no abarcados expresamente por el presente procedimiento.

56. Con el consentimiento de ambas partes, el Grupo Especial podrá no aplicar cualquier parte del presente procedimiento. Esta "inaplicación" se hará constar expresamente por escrito y será firmada por un representante de cada una de las partes.

IX. DEVOLUCIÓN Y DESTRUCCIÓN

57. Después de la terminación del procedimiento del Grupo Especial, tal como se define en los párrafos 3 a), 3 c) o 3 d), dentro de un plazo establecido por el Grupo Especial, el Grupo Especial, todos los miembros del GPE o expertos designados por el Grupo Especial, el Facilitador, la Secretaría, las partes y los terceros (así como todas las personas autorizadas) procederán a destruir todos los documentos (incluida la documentación electrónica) u otros registros que contengan ICC o a devolverlos a la parte o el tercero que los haya presentado. El Grupo Especial, la Secretaría y las partes destruirán y/o devolverán toda documentación electrónica presentada por una parte o un tercero que contenga ICSS.

ICC suprimida donde se indica [***]

58. Después de la terminación del procedimiento del Grupo Especial conforme se define en el párrafo 3 b), el Grupo Especial informará al Órgano de Apelación del presente procedimiento y le transmitirá toda la ICC/ICSS que se rige por el mismo. Esa transmisión se efectuará separadamente de la transmisión del resto del expediente del Grupo Especial, en la medida de lo posible.

59. El disco duro de todos los ordenadores autónomos y todos los soportes de seguridad utilizados para esos ordenadores serán destruidos en el momento de la terminación del procedimiento del Grupo Especial.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO F

ALGUNAS RESOLUCIONES DEL GRUPO ESPECIAL SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS EN MATERIA DE INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL E INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE Y SU APLICACIÓN

Contenido		Página
Anexo F-1	Comunicación de fecha 13 de marzo de 2007	F-2
Anexo F-2	Comunicación de fecha 15 de marzo de 2007	F-22
Anexo F-3	Comunicación de fecha 30 de marzo de 2007	F-26
Anexo F-4	Comunicación de fecha 24 de abril de 2007	F-43
Anexo F-5	Comunicación de fecha 30 de abril de 2007	F-45
Anexo F-6	Comunicación de fecha 23 de mayo de 2007	F-46

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO F-1

COMUNICACIÓN DE FECHA 13 DE MARZO DE 2007

Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (DS316)

1. Tras haber examinado las observaciones de los Estados Unidos sobre la versión no confidencial propuesta de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas, y la respuesta de las CE a esas observaciones, el Grupo Especial ha llegado a ciertas decisiones sobre esta cuestión y acerca de otros temas relativos a la aplicación de los Procedimientos del Grupo Especial en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible en esta diferencia. Como el Grupo Especial reconoce la importancia de aclarar las cuestiones referentes a esos Procedimientos lo antes posible, ha decidido dictar a esta altura una resolución sobre la cuestión de la atribución del carácter de información comercial confidencial en la Primera comunicación escrita de las CE y ciertas otras cuestiones. El Grupo Especial está examinado todavía algunas otras cuestiones que tiene planteadas, entre ellas algunas referentes a la atribución del carácter de información comercial sumamente sensible en la Primera comunicación escrita de las CE, y habrá de referirse lo antes posible a esas cuestiones.

2. Antes de pasar a la resolución sobre la cuestión de la atribución del carácter de información comercial confidencial en la Primera comunicación escrita de las CE, el Grupo Especial observa que los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible están destinados a proteger determinada *información* y no comunicaciones enteras ni otros documentos. Por esta razón, en el párrafo 4 de esos Procedimientos se exige que la información a la que se atribuya carácter confidencial o sumamente sensible se coloque entre corchetes (simples o dobles, según corresponda) en cualquier documento impreso o electrónico. Esta interpretación general del significado de la información comercial confidencial y la información comercial sumamente sensible tiene consecuencias respecto de la forma en que han de aplicarse los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible.

a) En primer lugar, el Grupo Especial desea aclarar que las partes no deben presentar comunicaciones enteras ni pruebas documentales calificadas como información comercial confidencial o información comercial sumamente sensible, sino indicar específicamente, mediante el empleo de corchetes conforme a lo dispuesto en el párrafo 4, la información, *dentro* de esas comunicaciones o pruebas documentales, a la que consideren que debe atribuirse ese carácter. Observamos, por ejemplo, que las CE, en su carta de fecha 6 de marzo presentada como "versión de información comercial confidencial", no indicó concretamente mediante el empleo de corchetes *ninguna* información que específicamente tuviera ese carácter. Si una de las partes considera que una comunicación o prueba documental contiene información comercial confidencial, **debe** indicar esa información mediante el empleo de corchetes conforme a lo previsto en el párrafo 4.

b) En segundo lugar, el Grupo Especial no considera que las "opiniones" o "posiciones" puedan considerarse información comercial confidencial o sumamente sensible por la sola razón de que se hayan expresado en relación con información que tuviera ese

ICC suprimida donde se indica [***]

carácter.[1] Esto resulta con claridad de los propios Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, en los que se prevé expresamente que "el Grupo Especial podrá formular afirmaciones o extraer conclusiones basadas en las informaciones extraídas de" información comercial confidencial o sumamente sensible (párrafos 42 y 53), y además se exige que las partes presenten, previa petición, un resumen de la información comercial confidencial o sumamente sensible que no tenga ese carácter y que sea suficiente para permitir una comprensión razonable de su contenido (párrafos 38 c) i) y 52 d) ii)). Desde luego, las partes deben actuar con prudencia para asegurar que las "opiniones" o "posiciones" extraídas de información comercial confidencial o sumamente sensible no revelen ninguna información que tenga ese carácter. En algunos casos podrá resultar difícil trazar la línea divisoria a este respecto, pero ello no justifica un criterio que permita atribuir genéricamente el carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible a la totalidad de esas "posiciones" u "opiniones".

c) En tercer término, en los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible se establece con claridad que puede atribuirse el carácter confidencial o sumamente sensible a la información únicamente si "no es de conocimiento público de otro modo" (párrafos 2 y 9). El hecho de que la información se encuentre también en "documentos de información comercial confidencial [o sumamente sensible]" no significa que tal información deba considerarse confidencial o sumamente sensible si está disponible en medios públicos de forma demostrable e inequívoca. La cuestión pertinente para la atribución a la información del carácter confidencial o sumamente sensible no es la fuente de la información en sí misma. El Grupo Especial observa que puede resultar difícil la decisión acerca de si una información está disponible en medios públicos de forma demostrable e inequívoca. Por ello, el Grupo Especial se ha inclinado por errar en el sentido de la prudencia al resolver las objeciones concretas a esta altura, cuando no ha podido lograr certidumbre sobre la base de la información disponible. El Grupo Especial podrá reexaminar esas objeciones en el futuro.

d) En cuarto lugar, el Grupo Especial toma nota de la preocupación de las CE por la protección de los documentos de Boeing y la atribución a ellos del carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible. Sin embargo, el Grupo Especial considera que el criterio para determinar si esa información tiene tal carácter se relaciona con las posibilidades de perjuicio, en caso de divulgación, para quien ha "dado origen" a la información, que en este caso es Boeing. A nuestro juicio, quien ha dado origen a un documento tiene derecho, por conducto de su gobierno, a renunciar al carácter confidencial o sumamente sensible si considera que la divulgación de la información no causaría el necesario perjuicio, o está dispuesto a aceptarlo. El Grupo Especial pone en duda que sea pertinente, desde el punto de vista de la equidad fundamental, que se base en documentos que tienen su origen en un interesado cuando éste no está informado de que tales documentos han llegado siquiera ante el Grupo Especial porque la otra parte les ha atribuido el carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible.

e) En quinto término, con respecto a los títulos de las pruebas documentales, el Grupo Especial destaca su criterio de que no son los documentos mismos lo que puede

[1] Debe resultar evidente a partir de lo expuesto que el Grupo Especial no acepta el punto de vista de las CE de que las opiniones personales, en sí mismas, pueden constituir información comercial confidencial o sumamente sensible por la mera razón de que esas *opiniones* no sean de conocimiento público.

ICC suprimida donde se indica [***]

recibir el carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible, y mucho menos la existencia misma de tales documentos, sino la información que contienen. A la luz de ello, el Grupo Especial no considera apropiado, en términos generales, poner entre corchetes los títulos de las pruebas documentales atribuyéndoles íntegramente el carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible. Si, excepcionalmente, el propio título contiene información que una parte considera confidencial o sumamente sensible, el Grupo Especial le pide identificar el documento con un título que no tenga tal carácter y permita razonablemente comprender la naturaleza de la prueba documental respectiva.

f) Por último, el Grupo Especial observa que las CE han indicado en múltiples ocasiones su disposición a recalificar determinadas informaciones para no atribuirles el carácter de información comercial confidencial. El Grupo Especial ha aceptado esa recalificación como solución de las objeciones de los Estados Unidos acerca de la información respectiva y aprecia el espíritu de cooperación manifestado al respecto por las CE.

El Grupo Especial ha aplicado estos principios generales al resolver las objeciones concretamente planteadas por los Estados Unidos acerca de la atribución del carácter de información comercial confidencial en la Primera comunicación escrita de las CE. Las decisiones del Grupo Especial al respecto figuran en el anexo adjunto, que contiene información comercial confidencial. En ese anexo se indican también los casos en que el Grupo Especial ha aceptado la propuesta de las CE de recalificar la información no atribuyéndole el carácter de información comercial confidencial. El Grupo Especial dispone que las CE preparen una versión revisada de su Primera comunicación escrita, que corresponda a las decisiones del Grupo Especial y a las recalificaciones propuestas por las CE y aceptadas por el Grupo Especial, y la presente a éste, notificándola a los Estados Unidos, antes del final del horario del **jueves 15 de marzo de 2007**.

3. Pasando a otras cuestiones, el Grupo Especial toma nota de la preocupación manifestada por los Estados Unidos acerca de la decisión de las CE de presentar información comercial sumamente sensible en el cuerpo de su comunicación en lugar de hacerlo en un apéndice separado e independiente. Las CE controvierten la interpretación de los Estados Unidos sobre la necesidad de tal documento independiente[2], pero manifiestan su disposición a presentar un apéndice que contenga el texto completo de los párrafos y notas de pie de página de su Primera comunicación escrita con la información a la que se atribuye carácter sumamente sensible. Aunque el Grupo Especial no considera que tal apéndice cumpla cabalmente el requisito de un "apéndice con la versión íntegra de la información comercial sumamente sensible", previsto en el párrafo 52 b) de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, considera que la propuesta de las CE es un esfuerzo razonable para resolver el problema indicado por los Estados Unidos respecto de la Primera comunicación escrita. En consecuencia, el Grupo Especial pide que las CE preparen tal apéndice respecto de su Primera comunicación antes del final del horario del **jueves 15 de marzo de 2007**, a fin de facilitar la primera reunión del Grupo Especial.[3]

[2] El Grupo Especial observa, sin embargo, que las propias CE manifestaron, al explicar el texto que se proponía para la disposición correspondiente al actual párrafo 52, que "el texto propuesto aclara que *la información comercial sumamente sensible debe presentarse separadamente de las demás partes de la comunicación escrita, lo que permite que esa parte sea tratada por separado, como lo requieren las normas relativas a la información comercial sumamente sensible*". "Nota 14" de la carta de las CE de 29 de septiembre de 2006. (sin cursivas en el original)

[3] Dado que la cuestión de la calificación de información comercial sumamente sensible difícilmente podrá resolverse antes de la primera reunión del Grupo Especial, éste pide que las CE preparen una versión provisional de ese apéndice sobre la base de las calificaciones actuales.

ICC suprimida donde se indica [***]

4. El Grupo Especial también pide que las partes preparen un "apéndice con la versión íntegra de la información comercial sumamente sensible" adecuado respecto de todas sus futuras comunicaciones al Grupo Especial que contengan información de ese carácter, tal como se establece en los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible. A juicio del Grupo Especial, ese apéndice debe ser un documento que pueda leerse en sí mismo y no una simple compilación de los párrafos que contengan información comercial sumamente sensible.[4]

5. Con respecto a la situación de las pruebas documentales con información comercial sumamente sensible que acompañaban la Primera comunicación escrita de las CE[5], el Grupo Especial advierte que hay cierta ambigüedad en los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible.[6] Sin embargo, dado que los Estados Unidos han presentado una copia electrónica de su Prueba documental con información comercial sumamente sensible en un CD[7], el Grupo Especial considera equitativo pedir a las CE que presenten las pruebas documentales con información comercial sumamente sensible en CD bloqueado antes del final del horario del **jueves 15 de marzo de 2007**. El Grupo Especial señala a las CE que deben notificar ese CD de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 52 g) de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible.

6. El Grupo Especial toma nota de la petición de los Estados Unidos de que "permita a los Estados Unidos presentar una copia impresa de la 'versión con información comercial sumamente sensible' de la comunicación escrita de las CE por cada uno de sus tres lugares seguros".[8] Como esto significaría apartarse en grado importante de las disposiciones cuidadosamente negociadas de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, el Grupo Especial se abstendrá de aceptar esta petición.

7. El Grupo Especial reconoce que la aplicación de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible impone a las partes una carga considerable (así como al Grupo Especial); pero las partes tenían claro conocimiento de que así ocurriría cuando promovieron esos procedimientos. El Grupo Especial considera esencial que se los aplique de forma que proteja los legítimos derechos de defensa de ambas partes, y que permita al Grupo Especial desempeñar su función y explicar en términos comprensibles la decisión que adopte en definitiva. Si estos Procedimientos resultasen inadecuados en su aplicación, el Grupo Especial podría verse obligado a reexaminarlos. El Grupo Especial observa, asimismo, que la eficacia de estos Procedimientos en las actuaciones del Grupo Especial puede influir en los criterios del Órgano de Apelación respecto de la forma de tratar las informaciones en caso de apelación. Es importante, en consecuencia, que las partes colaboren con ánimo de cooperación para preservar la credibilidad de estos Procedimientos.

[4] Las partes ya han confirmado este entendimiento. Véanse las cartas de los Estados Unidos y las CE de fecha 17 de octubre de 2006.

[5] Conforme a lo solicitado por los Estados Unidos en la sección C de su carta de 28 de febrero.

[6] Por ejemplo, el Grupo Especial observa que las pruebas documentales con información comercial confidencial no forman parte del expediente al que tienen acceso las "personas de los terceros autorizadas a la información comercial confidencial".

[7] El Grupo Especial observa que las CE no formularon objeciones a ese trato de una prueba documental con información comercial sumamente sensible.

[8] Carta de acompañamiento de los Estados Unidos de fecha 28 de febrero.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO

CUESTIONES CONCRETAS PLANTEADAS POR LOS ESTADOS UNIDOS ACERCA DE LA ATRIBUCIÓN DEL CARÁCTER DE INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL EN LA PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS CE

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
120	Sir Leon Brittan, en esa época Comisario de Comercio, comunicó a su homólogo en 1997 una síntesis de la forma en que las Comunidades Europeas veían el cumplimiento por los Estados Unidos del artículo 5: [***[9]].	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
121	La Sra. Barshevsky, en su respuesta, expuso lo siguiente: [***[10]]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
321	La cuantía del gravamen [***]. Este [***] corresponde al hecho de que el proceso de aprendizaje de los fabricantes respecto de una aeronave reduce sus costos de producción y, en consecuencia, acrecienta el efectivo disponible.[11]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
322	Una vez reembolsados íntegramente la deuda y los intereses de la financiación por los Estados miembros, AMs/NatCos puede tener que [***] respecto de las ulteriores entregas de aeronaves. [***] se calcula como [***[12]] [***] puede incrementar considerablemente el rendimiento que el acreedor obtiene sobre su inversión en la financiación por los Estados miembros.	Con respecto a las informaciones incluidas en los corchetes primero y cuarto, el Grupo Especial acepta la recalificación por las CE. Con respecto a la información incluida en los segundos corchetes, el Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
336	El Gobierno de Francia también suministró [***] en préstamos de financiación por los Estados miembros para apoyar el desarrollo de los modelos A340-500/600.[13]	El Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse a esta altura acerca de esta objeción.
337	Del mismo modo, el Gobierno de España suministró [***] en préstamos para la variante A340-500/600.	El Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse a esta altura acerca de esta objeción.
339	Para proteger a los gobiernos contra alteraciones desfavorables de los tipos de interés, las obligaciones de reembolso correspondientes al modelo A380 se vinculan por lo general con tipos de rendimiento variables, y no fijos. La cuantía de los préstamos fue de [***]	El Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse a esta altura acerca de esta objeción.
364	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.

[9] [***].
[10] [***].
[11] [***].
[12] [***].
[13] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
365	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
366	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
369 y notas 280-284	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
370	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
371	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
372	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
nota 284	Sondergutachten der Monopolkommission, página 71, cuadro 11, sección "*davon bis Ende 1988 ausbezahlt*" para el modelo A320 (Estados Unidos - Prueba documental 30). Los propios Estados Unidos observan que los desembolsos habían alcanzado, ya en 1988, el nivel de [***]. (Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, página 51, nota 194.)	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
377	Los compromisos de España para los modelos A330/A340 alcanzaron el nivel de [***].	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no formulan objeciones respecto de la restante información comercial confidencial de este párrafo.
378	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
nota 356	**(al párrafo 483, que dice así:** *A título de antecedente: el criterio de los Estados Unidos considera acertadamente que la financiación por los Estados miembros constituye una forma de financiación de deuda. En el informe Ellis se hacen reiteradas referencias a la financiación por los Estados miembros como "ayuda para emprender proyectos" y "préstamos de ayuda para actividades iniciales".*[14] *De conformidad con esta concepción de la financiación por los Estados miembros como deuda, los dos primeros elementos del modelo Ellis (es decir, el tipo libre de riesgos y la prima por los riesgos empresariales generales) se basan totalmente en el rendimiento de las obligaciones.*[356]) [***]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos. El Grupo Especial pide a las CE que recalifiquen todas las citas del "Informe Ellis" que figuran en las notas de pie de página de su Primera comunicación no atribuyéndoles el carácter de información comercial confidencial.

[14] [[***]].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
508	El Profesor Whitelaw explica que Ellis exagera el costo del capital al aplicar supuestos inexactos. El profesor Whitelaw [***[15]] Sobre la base de estudios especializados recientes, el Profesor Whitelaw concluye que la prima de riesgo no excedería de [***[16]. ***[17]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
509	En síntesis, la Comunidades Europeas calculan los tipos de referencia alternativos [***]. Las Comunidades Europeas observan que en el informe Ellis se aplica una prima de riesgo fija para cada proyecto respecto de todos los modelos de aeronaves Airbus.[18] Las Comunidades Europeas adoptan el mismo criterio.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
515	*Segundo*: Según está confirmado por estudios especializados recientes, el método de Ibbotson exagera considerablemente la prima de riesgos de capital. El Profesor Whitelaw explica que muchos especialistas han *rechazado* el método de Ibbotson, que se basa en resultados históricos (*a posteriori*) que no corresponden a las expectativas que tienen *a priori* los inversionistas. En cambio, otros estudios más recientes muestran que la prima de riesgo del capital se sitúa en realidad entre [***].[19]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
595	Las Comunidades Europeas han presentado esta medida al Grupo Especial. Los Estados Unidos alegan que el párrafo 7 de la medida contiene una subvención supeditada a los resultados de exportación, que se refiere a los pagos por la aeronave [***], al disponer lo siguiente[20]: Las cuotas de reembolso para cada aeronave se determinan del modo siguiente, sobre la base de la cuantía total del préstamo, de [***]. Corresponde a {...}:	El Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse a esta altura acerca de esta objeción.
878	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
881	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
907	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
912	[***[21]. ***]. El desarrollo del ZAC incluyó dos tipos de trabajos:	El Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse a esta altura acerca de esta objeción.

[15] [[***]].
[16] [[***]].
[17] [[***]].
[18] [***].
[19] [[***]].
[20] [***]; Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafos 321, 328, 347, 353 (segundo inciso y nota 415), 354, 357 (y su nota 419) y 360.
[21] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
917	Además, [***].	El Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse a esta altura acerca de esta objeción.
929	*Segundo*: Las conclusiones de un tasador comercial confirman que el precio de las tierras adquiridas por Airbus France en la "ZAC AéroConstellation" estaban en conformidad con las condiciones de mercado.[22] [***.]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
949	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
950	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
951	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
952	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
953	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
955	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
957	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
958		El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
959	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
984 y 985	*{No se reproducen las notas de pie de página}* 984 Los Estados Unidos alegan que el Gobierno de la Asamblea de Gales otorgó una donación *ad hoc* de [***] a Airbus UK, de Broughton, y parecen alegar que, por esta razón, la donación tiene carácter específico. Los Estados Unidos apoyan su alegación en la solicitud de la donación que, según reconocen, Airbus UK no recibió. La solicitud de Airbus UK de la donación de [***] en el marco del programa de "Asistencia Regional Selectiva" ("RSA") fue rechazada en marzo de 2000 por el Gobierno de la Asamblea de Gales. Los Estados Unidos suponen, sin ninguna prueba que lo acredite, que los [***] otorgados en septiembre de 2000 estaban destinados a suplir la RSA que no se había obtenido.	(Párrafo 984) El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.

[22] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
984 y 985 (Cont.)	985 Esta alegación carece de fundamento. En realidad, los [***] no fueron una donación *ad hoc* ni del programa RSA, sino que estaban compuestos por dos donaciones de [***], cada una de las cuales se otorgó en el marco de otros programas ofrecidos con carácter general y que, en consecuencia, no eran específicas en el sentido del artículo 2 del *Acuerdo SMC*. De hecho, la alegación de especificidad que plantean los Estados Unidos respecto de las dos donaciones se basa exclusivamente en el supuesto de que sustituían directamente la donación del programa RSA. Como no hubo tal donación, los Estados Unidos no han acreditado *prima facie* la especificidad. Sin embargo, para que su exposición sea completa, las Comunidades Europeas demostrarán que las donaciones no eran específicas.	(Párrafo 985) Con respecto a los primeros corchetes, el Grupo Especial acepta la recalificación por las CE. Con respecto a los segundos corchetes, el Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
986	En 2000, el Gobierno de la Asamblea de Gales, por intermedio del Consejo de Capacitación y Empresas de Gales Septentrional (CELTEC), otorgó una donación de [***] {...}.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
994	Aunque los Estados Unidos no alegaron lo contrario, las Comunidades Europeas desean añadir (preventivamente), que tampoco había especificidad *de facto* conforme al párrafo 1 c) del artículo 2 del *Acuerdo SMC*. Durante el período en que se desembolsó la donación de [***] a Airbus UK (ejercicios económicos 2000/2001 a 2005/2006), {...}.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1036	Las Comunidades Europeas observan en primer lugar que, aunque el Banco Europeo de Inversiones estableció en 2002 un "crédito" o "compromiso" en favor de EADS por valor de 700 millones de euros, EADS sólo retiró efectivamente [***] euros y ello ocurrió en [***]. Los restantes [***] del compromiso [***].[23]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no formulan objeciones respecto del resto de la información comercial confidencial incluida en este párrafo.
1041	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1057	Los Estados Unidos desconocen por completo el hecho de que ninguno de los préstamos de 1988-1993 (pendientes o no[24]) se suministró a la empresa que comercializa y produce actualmente grandes aeronaves civiles (Airbus SAS). Con respecto a los préstamos pendientes, los [***] se otorgaron a [***], y [***].[25] Los Estados Unidos no han explicado de qué forma pudo transferirse a Airbus SAS cualquier beneficio supuestamente otorgado por estos préstamos de tal forma que causara los efectos perjudiciales actuales que los Estados Unidos invocan en estas actuaciones para los intereses estadounidenses relacionados con grandes aviones comerciales.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos respecto de la frase "[***]" y desestima el resto de la objeción de los Estados Unidos.

[23] [***].

[24] Véase también el análisis presentado *supra*, donde las CE explican que, salvo respecto de [***], ninguno de los préstamos de 1988-1993 sigue pendiente.

[25] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1092	EADS [***].	EL Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo respecto de la frase "[***]", en cuya parte el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1098	[***].[26]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1099	[***.[27]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo respecto de la frase "[***]", en cuya parte el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1103	Por último, las Comunidades Europeas señalan que, con respecto al préstamo [***], {...}.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1184	Estas alegaciones consistían en lo siguiente: [***[28]; ***].	El Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse a esta altura acera de esta objeción.
1399	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1404	Tanto Boeing como Airbus, así como los analistas del mercado, utilizan los pedidos del año en curso del fabricante respectivo para evaluar la situación competitiva de uno y otro. Christian Scherer, Vicepresidente Ejecutivo de Airbus, Director de Programas Futuros y ex Subdirector de su Departamento Comercial, observa que [***[29]] También Boeing utiliza datos referentes a los pedidos para demostrar el éxito y la "participación en el mercado" de sus grupos de modelos 787, 777 y 747, entre otros. Esto se manifiesta en la siguiente ilustración sobre la comercialización de Boeing[30]:	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[26] Tipos diarios de la curva de rendimiento para el Tesoro tomados de http://www.ustreas.gov/offices/domestic-finance/debt-management/interest-rate/yield_historical_2004.shtml.

[27] [***].

[28] Véase también las sección X.C.2 de esta comunicación.

[29] [***].

[30] Randy's Journal: Looking ahead, 23 de enero de 2007 (CE - Prueba documental 286) (información no confidencial). La comparación del Sr. Baseler, de las órdenes del modelo 747 con las del Airbus A380, sólo se destina a fines de comparación. Sus numerosas afirmaciones acerca de la competencia entre el A380 y el Boeing 747 confirman su opinión de que el 747 y el A380 están en mercados diferentes. *Véase* la sección XII.G.

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1406	Los pedidos son importantes para el fabricante porque las condiciones de la venta se estipulan en el momento del pedido. Las especificaciones para las aeronaves, el precio neto, las rebajas, las concesiones no referentes al precio y las disposiciones de financiación relativas al fabricante son otros tantos elementos que se acuerdan cuando una empresa de transporte aéreo o un arrendador firma un acuerdo de compra. [***[31]] [***[32]]. Por último, los pedidos recibidos determinan la cantidad de entregas futuras.[33]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos
1416	Las empresas de transporte aéreo y las empresas arrendadoras suelen decidir pedidos de determinados modelos de aeronaves sin tomar en consideración el producto equivalente del competidor. Una empresa de transporte aéreo puede optar por no iniciar un procedimientos de licitación entre los dos fabricantes [***.[34] ***:] [***. ***].[35]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1418	También hay situaciones en que un fabricante no puede competir por no disponer de un producto que cumpla los requisito del cliente. Por ejemplo, si un cliente necesita una aeronave de 555 asientos, Airbus puede ofrecer su A380, pero Boeing no puede ofrecer ningún producto equivalente. Del mismo modo, si un cliente necesita un gran avión civil de 450 asientos, Boeing puede ofrecer su 747-8 pero Airbus no puede ofrecer un producto equivalente. Debido a ello, Airbus no presentará siquiera una propuesta. [***[36]].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1419	[***.[37] ***.[38]] Randy Baseler, Vicepresidente de Comercialización de BCA, también lo ha reconocido así. El Sr. Baseler declaró que "[a]lrededor de 150 de los pedidos de {A320} recibidos {en 2005} provenían de China, y {Airbus} lo hizo por decisión gubernamental y no por pedido de las empresas de transporte aéreo. Pero China tomó 150 aviones de cada uno de nosotros".[39]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1420	Una empresa de transporte aéreo también puede optar por hacer uso de opciones o adquirir derechos de compra sin iniciar un proceso de licitación. Las opciones y los derechos de compra se adquieren al mismo tiempo que un contrato de compra. [***]. [***[40]].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[31] [***].
[32] [***].
[33] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafo 17 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial); [***].
[34] [***].
[35] [***].
[36] [***].
[37] [***].
[38] [***].
[39] "What's Next for Boeing", US News.com, 19 de octubre de 2006, http://www.usnews.com/usnews/biztech/articles/061019/19boeing.htm (consultado el 4 de enero de 2007; CE - Prueba documental 278) (información no confidencial).
[40] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1421	Aunque las eficiencias de escala hacen convenientes los pedidos consecutivos a un mismo fabricante, también esos pedidos pueden ser objeto de una competencia intensa.[41] A los clientes a veces les preocupa disponer de un "proveedor exclusivo" de fuselajes. [***[42]] En consecuencia, algunas veces resuelven diversificar sus flotas.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1426	[***[43]].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo respecto de las cifras que figuran en las oraciones quinta y sexta, es decir, [***], acerca de las cuales el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1432	[***[44]]. De este modo, unas diferencias aparentemente pequeñas en las características físicas o económicas de los grandes aviones comerciales de Boeing y Airbus que compiten pueden resultar decisivas en la decisión de compra de una empresa de transporte aéreo. Rod Muddle, experto en comercialización de grandes aeronaves civiles de las CE, señala que "para que un modelo gane la competencia, su fabricante tiene que ofrecer algo mejor respecto de los criterios a los que la empresa asigna mayor prioridad conforme a sus planes estratégicos".[45]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1433	Las diferencias de capacidad de asientos y de carga figuran entre los aspectos de competencia más importantes relacionados con los productos en las campañas de venta de grandes aeronaves civiles. La capacidad tiene repercusión directa en los costos e ingresos futuros de la empresa durante toda la vida útil de esos aviones.[46] [***[47]] Además, en algunos casos una empresa de transporte aéreo puede considerar que determinado modelo de grandes aeronaves civiles es el más avanzado tecnológicamente entre los modelos de Airbus y Boeing en competencia.[48]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[41] Compárese la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 712: "Sin embargo, una vez que una empresa de transporte aéreo hace un pedido de determinado tipo de grandes aviones civiles, las eficiencias de escala hacen convenientes los pedidos consecutivos del mismo tipo, así como los pedidos de otras aeronaves del mismo fabricante, a fin de aprovechar los elementos comunes en toda la flota de tales aviones."

[42] [***].

[43] [***].

[44] [***].

[45] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafo 101.

[46] *Véase* la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 712. [***]; y el dictamen del experto Rod Muddle, párrafo 66 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial).

[47] [***].

[48] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafo 35 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1434	Los gastos de funcionamiento directos son decisivos en la evaluación que hacen las empresas de transporte aéreo entre ofertas competidoras, sobre todo porque los gastos de explotación de las grandes aeronaves civiles a lo largo de su vida útil son muy superiores a su precio de compra.[49] [***[50]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1435	Los fabricantes de motores también pueden desempeñar un papel de importancia en la determinación de los resultados de una campaña de ventas.[51] Los motores son el elemento más oneroso de las grandes aeronaves civiles.[52] [***[53]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1436	El precio neto de entrega que paga el cliente es una combinación del precio del fuselaje y de los motores. Mientras que Airbus puede ofrecer rebajas de poca importancia, el fabricante de motores puede ofrecer al cliente rebajas muy importantes. Debido a ello, el precio de entrega final obtenido por un cliente puede ser bajo a pesar de que Airbus obtenga un precio relativamente elevado. [***[54]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1437	Una empresa de transporte aéreo también puede atribuir gran valor a determinada fecha de entrega de la aeronave que ha adquirido.[55] Las empresas de transporte aéreo pueden necesitar nuevas aeronaves para ampliar su red de rutas. En consecuencia, la tardanza en la entrega por uno de los fabricantes de grandes aeronaves civiles significaría una pérdida de ingresos para esa empresa mientras espera la entrega de su aeronave.[56] También puede ocurrir que una empresa de transporte aéreo desee reducir el tamaño de sus aviones para tener menores costos en momentos de recesión económica. También en este caso la demora en la entrega significa mayores costos para la empresa que espera aeronaves más pequeñas. En estas condiciones, una entrega más rápida ofrecida por un fabricante puede resultar decisiva en la decisión de la empresa de transporte aéreo de comprar Airbus en lugar de Boeing. También puede ocurrir que un fabricante "transfiera" al cliente la fecha de entrega que correspondía a	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[49] Los gastos de funcionamiento en efectivo relacionados con las aeronaves (incluyendo la tripulación, el combustible, el mantenimiento y los costos de aterrizaje) representan un 60 por ciento de los gastos de funcionamiento relacionados con las grandes aeronaves civiles, frente a un 40 por ciento de los gastos de capital (incluyendo la financiación, el seguro y la amortización). Karen Willcox, "Cost Analysis," Massachusetts Institute of Technology Aerospace Computational Design Laboratory, 19 de septiembre de 2004, y http://ocw.mit.edu/NR/rdonlyres/Aeronautics-and-Astronautics/16-885JFall-2004/9DFE0985-C9C2-486B-BD37-42060E082AB2/0/pres_willcox.pdf, ilustración Nº 6 (consultado el 10 de diciembre de 2006; CE - Prueba documental 292) (información no confidencial).

[50] [***].

[51] [***]. *Véase también* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafos 27-34 y 63 y 64 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial).

[52] *Véase* [***]; *Véase también* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafo 27 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial).

[53] [***]. *Véase también* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafo 27 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial).

[54] [***].

[55] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafos 70 y 71 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial).

[56] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafo 70 (CE - Prueba documental 19) (información no confidencial).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	una empresa arrendadora o a otro comprador. [***] [***[57]]	
1449	Boeing no sólo descuidó a las empresas arrendadoras como posibles clientes, sino que también resolvió competir con ellos al facilitar apoyo de financiación de grandes aeronaves civiles a las propias empresas de transporte aéreo.[58] [***[59]] Creó "Aircraft Financial Services" ("AFS"), un grupo dependiente de Boeing Capital Corporation ("BCC"), filial de propiedad exclusiva de la sociedad Boeing. AFS tenía por objeto facilitar financiación de aeronaves comerciales Boeing. En lugar de transferir los riesgos y los beneficios de la financiación de aeronaves a las empresas arrendadoras -como hacía Airbus- Boeing retuvo en cierta medida la financiación de aeronaves en un esfuerzo por ampliar sus beneficios. De este modo, añadió un riesgo más a su actividad con grandes aeronaves civiles. En otras palabras, una crisis como la que provocó el 11 de septiembre habría golpeado doblemente a Boeing: primero en su negocio de fabricación de grandes aeronaves civiles, y al mismo tiempo también en su actividad de financiación.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1451	La estrategia de Airbus de obtener pedidos de empresas arrendadoras resultó sumamente valiosa después de los acontecimientos del 11 de septiembre, la consiguiente recesión económica mundial y la crisis asiática del SARS. [***.[60] ***.[61] ***.[62] ***.[63]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1536	Estas ilustraciones identifican los mismos "mercados" indicados antes por las Comunidades Europeas: [***[64]].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1539	El cuadro que sigue indica la clasificación hecha tanto por Airbus como por Boeing sobre las categorías a las que corresponden sus respectivas aeronaves en estos diversos mercados de grandes aeronaves civiles[65]: {*no se reproduce el cuadro*}	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos

[57] [***].

[58] [***].

Véase también GE Commercial Aviation Services, Loans and Structured Finance, http://www.gecas.com/financing.asp (consultado el 20 de diciembre de 2006; CE - Prueba documental 303) (información no confidencial). Las empresas arrendadoras compran y venden periódicamente grandes aeronaves civiles para mantener una cartera conveniente de esas aeronaves, tanto Airbus como Boeing. Aunque esas empresas ofrecen grandes aeronaves civiles principalmente en arrendamiento a empresas de transporte aéreo, también les suministran apoyo de financiación "para ayudarles a renovar sus flotas, ampliar su liquidez, reducir su endeudamiento y excluir de su contabilidad riesgos de capital".

[59] [***].

[60] [***].

[61] [***].

[62] [***].

[63] [***].

[64] [***].

[65] [***].

Boeing vende los 787-3 como aeronaves de 290-330 asientos en una configuración de dos clases. Como el 787-3 tiene el mismo fuselaje que el 787-8, se supone que tiene la misma capacidad de asientos en tres clases. Boeing vende los 787-8 como aeronaves de 210-250 asientos en una configuración de tres clases.

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
nota 1579	***(remite al párrafo 1712 que dice así:*** *[[***]]. Esto queda confirmado por el hecho de que [[***]]*[1579]*.)* [1579] [[***]]	El Grupo Especial no puede pronunciarse acerca de esta objeción porque no puede determinar cuál es la atribución del carácter de información comercial confidencial a la que se oponen los Estados Unidos en el párrafo 1579.
1542	Los Estados Unidos alegan que el grupo de modelos Boeing 747 competía con el grupo de modelos Airbus A380. Sin embargo, como se analiza más detalladamente a continuación, [***.[66]] La sección XII.J *supra* presenta pruebas más detalladas de la índole separada de los mercados correspondientes a los grupos de modelos A380 y Boeing 747.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1543	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1546	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1547	[***]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no se oponen a la demás información comercial confidencial de este párrafo.
1548	[***]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no se oponen a la demás información comercial confidencial de este párrafo.
1560	Por último, los Estados Unidos presentan un puñado de ejemplos en que ciertas empresas de transporte aéreo emplean grandes aeronaves civiles Boeing o Airbus de diferentes grupos de modelos en rutas al mismo lugar, o procedentes del mismo lugar, en respaldo de su conclusión sobre un único producto similar.[67] Sin embargo, esta prueba de "sustitución en la demanda" desconoce que [***.[68] ***].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo con respecto a la oración que dice "[***]", acerca de la cual el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.

[66] *Véase* la sección XII.J *supra*.
[67] *Véase* la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 728.
[68] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1618	Por lo tanto, el método de los Estados Unidos y Boeing corresponde a estos principios establecidos. Distribuye las supuestas subvenciones correspondientes a préstamos de financiación por los Estados miembros vinculadas con determinado programa de grades aeronaves civiles a lo largo del tiempo de comercialización del programa, a partir del año de iniciación.[69] [***.[70]] Como las donaciones para investigación y tecnología se destinan a apoyar investigaciones básicas no vinculadas con determinado programa de aeronaves, esas donaciones se distribuyen a lo largo de [***[71]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo respecto de las cifras "[***]", acerca de las cuales el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1619	[***]. Las Comunidades Europeas recuerdan que en la simulación "caso básico" del modelo que se describe en el Informe Dorman sólo se supone un período de entregas de 15 años.[72] [***].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo respecto de las cifras "[***]", acerca de las cuales el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1623	Como se indicó *supra*, la cuantía de la subvención otorgada por el apoyo a la investigación y tecnología (que no está vinculada con un programa determinado) se distribuye entre todos los programas de grandes aeronaves civiles de Airbus.[73] A partir del año de otorgamiento, se distribuye entre todos los programas y [***] Como se explica más detalladamente en la sección V *supra*, las Comunidades Europeas reducen la magnitud de estas subvenciones para tener en cuenta las partes que quedan extinguidas o sustraídas cuando los nuevos propietarios adquieren partes de Associated Manufacturers o Airbus S.A.S.[74]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo respecto de las cifras "[***]", acerca de las cuales el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1629	*Tercero*: La cuantía de la subvención correspondiente a los cuatro préstamos de financiación por los Estados miembros se distribuye entre todos los pedidos del programa A320 [***]. Ese período se basa en [***]. Además, a partir del año del otorgamiento, la cuantía de la subvención relacionada con el apoyo a la investigación y tecnología se distribuye entre todos los programas (incluido el del A320) [***]. Este método proporciona una magnitud de la subvención correspondiente a cada pedido del programa A320 en un año determinado.[75]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo con respecto a las cifras "[17", "cuatro", "16", "tres" y "18]", acerca de lo cual el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1640	[***]. En otras palabras, los préstamos de financiación por los Estados miembros, intrínsecamente, no otorgan un beneficio.	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.

[69] [***].
[70] [***].
[71] [***].
[72] Dr. Gary J. Dorman, "The Effect of Launch Aid on the Economics of Commercial Airplane Programs", octubre de 2006 (denominado en lo sucesivo "Informe Dorman"); Estados Unidos - Prueba documental 70, página 3.
[73] [***].
[74] *Véase* la sección V *supra*; [***].
[75] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1650	[***]. Debido a estas disposiciones de reembolso, los riesgos de mercado han pasado a ser menos importantes y menos onerosos para los acreedores con el curso del tiempo.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos, salvo respecto de la cifra "[***]", acerca de la cual el Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
1668	Por último, en la medida en que los argumentos de los Estados Unidos pueden interpretarse en el sentido de que afirman que el programa A380 de Airbus [***], las Comunidades Europeas demuestran que no ocurre así.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
Título anterior al 1728	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1734	Al igual que Boeing, [***][76] Al desarrollar el modelo A380, Airbus "proyectó deliberadamente la capacidad del A380 diferenciándola de los modelos A340-600 y 747".[77]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1735	... [***][78] El Sr. Rod Muddle, experto de las CE en el mercado de las grandes aeronaves civiles, confirma la evaluación del Sr. Scherer.[79]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1738	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1739	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1742	... [***][80] Debido a ello, las grandes empresas de transporte aéreo resolvieron "aparcar los grandes aviones"[81], hecho que tuvo efectos espectaculares en los valores de mercado de los Boeing 747-400.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1759	Por último, como parte de sus argumentos "generales" sobre la relación de causalidad, los Estados Unidos siguieren que Airbus no habría puesto en marcha su programa A380 de no haber existido los préstamos de financiación por los Estados miembros.[82] Este argumento carece de fundamentos porque la decisión de Airbus de invertir en el programa A380 se basó en una evaluación cuidadosa de los argumentos mercantiles en favor del programa. [***]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1767	[***][83]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[76] [***].
[77] "On a Roll", *Airline Business*, abril de 2005, página 45 (CE - Prueba documental 351).
[78] [***].
[79] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafos 38 y 44 (CE - Prueba documental 19).
[80] [***].
[81] "Is This Old Bird About to Get its Wings Clipped?", *USA Today*, 12 de agosto de 2004 (CE - Prueba documental 401).
[82] *Véase* la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 813.
[83] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1809	[***.[84] ***].[85]	Con respecto a la primera oración, el Grupo Especial acepta la recalificación por las CE. Con respecto a la segunda oración, el Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1810	[***.[86] ***.[87] ***].	Con respecto a las oraciones segunda y tercera, el Grupo Especial acepta la recalificación por las CE. Con respecto a las oraciones primera y cuarta, el Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1814	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
1829/1830	En tercer lugar, la relación causal entre cualquier efecto de supuestas subvenciones *de minimis* a los A320 y precios inferiores de Airbus queda roto si existen otros importantes motivos no relacionados con los precios por los que la empresa obtuvo determinada venta. Las empresas de transporte aéreo participantes en las campañas de ventas que se impugnan observaron las siguientes razones que figuraron entre los factores determinantes de la elección del grupo de modelos A320 en lugar de los Boeing 737NG: • ventajas en diversos atributos de los A320, entre ellos corredores más amplios[1725] y la tecnología de la cabina de pilotaje[1726]; • ventajas en aspectos económicos del grupo de modelos A320, en particular economías en los gastos de mantenimiento y menor consumo de combustible[1727]; • mayor capacidad de pasajeros de los grandes aviones comerciales A320[1728]; • economías derivadas de aspectos comunes con la flota de aviones Airbus que ya poseía la empresa[1729]; • [***][1730]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[84] Base de datos Airclaims CASE, consulta de 19 de enero de 2007 (CE - Prueba documental 21).
[85] Base de datos Airclaims CASE, consulta de 19 de enero de 2007 (CE - Prueba documental 21).
[86] Ryanair pidió 100 aviones 737-800 a Boeing el 24 de enero de 2002. *Véase* base de datos Airclaims CASE, consulta de 19 de enero de 2007 (CE - Prueba documental 21).
[87] EasyJet pidió 120 aviones A319 el 31 de diciembre de 2002. *Véase* base de datos Airclaims CASE, consulta de 19 de enero de 2007 (CE - Prueba documental 21).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1880	La campaña de ventas de EasyJet tuvo lugar en 2002, cuando el sector del transporte aéreo se encontraba "en medio de la recesión de corto plazo más grave de la historia moderna de la aviación".[88] La demanda de grandes aviones comerciales se desmoronó durante el período de 2001-2003 debido al derrumbe de la economía "punto-com", los acontecimientos del 11 de septiembre y la recesión económica mundial a que dio lugar.[89] Además, muchos pedidos de grandes aeronaves comerciales formulados anteriormente, pero que no se habían entregado todavía, quedaron cancelados o aplazados. [***]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1959	***Relación causal:*** Lo más importante para evaluar la relación causal es que [***.[90] ***.[91] ***.[92] ***] Boeing así lo ha reconocido públicamente.[93]	El Grupo Especial desestima la objeción de los Estados Unidos.
Título anterior al 2011	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
2012	-	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.
2015	[***] Entre los grupos de modelos A330 y 767 durante 2004-2006, y [***] entre 2001-2003, son hechos fundamentales para la evaluación del Grupo Especial acerca de las alegaciones de perjuicio grave de los Estados Unidos respecto de supuestas subvenciones en beneficio de los grandes aviones comerciales del grupo A330. Los efectos de esas subvenciones por lo general sólo se manifiestan cuando hay competencia efectiva. La falta de competencia está en conformidad con la inexistencia de una relación auténtica y sustancial de causa a efecto entre cualquier subvención del A330 y los precios inferiores de los 767.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
2033	***Relación causal:*** El reducido número de pedidos y entregas en cada uno de los ocho terceros países hace imposible discernir cualquier tendencia clara en la evolución de los pedidos y las entregas. Además, los Estados Unidos no han demostrado que la pequeña cuantía de las supuestas subvenciones para grandes aeronaves civiles Airbus A330 haya desplazado o impedido la participación de los Estados Unidos en el mercado de los aviones de 200 a 300 asientos en cualquiera de esos siete países. Como se analiza en la sección	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[88] Boeing 2003 Current Market Outlook, página 4 (CE - Prueba documental 295).
[89] Boeing 2003 Current Market Outlook, página 6 (CE - Prueba documental 295).
[90] [***].
[91] [***].
[92] [***].
[93] Por ejemplo, el Sr. Randy Baseler, Vicepresidente de Comercialización de Boeing Commercial Airplanes, observó en una entrevista reciente lo que sigue:

> Los pedidos de aviones A320 no son tan importantes como antes, pero, desde luego, han tenido un enorme aumento a finales del año pasado {2005} para derrotarnos. Alrededor de 150 de los pedidos de aviones provenían de China, y fue por decisión gubernamental y no por pedidos de las empresas de transporte aéreo. Pero China tomó 150 aviones de cada uno de nosotros.

Entrevista con Randy Baseler, What's Next for Boeing? (CE - Prueba documental 278). (sin subrayar en el original).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	XII.L.1.b) *supra*, había [***]	
2048	En segundo lugar, como se analiza en la sección XII.L.1.b) *supra*, Airbus [***].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
2071	Como el Airbus A340 y el Boeing 777 son los únicos grandes aviones comerciales actualmente en producción en el mercado de aviones de 300 a 400 asientos, compiten directamente en ciertas campañas de ventas. [***].[94]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no se oponen a la información comercial confidencial del resto de este párrafo.
2074	Las Comunidades Europeas han analizado en detalle, en la sección XII.I *supra*, la naturaleza de la financiación por los Estados miembros y otras medidas impugnadas por los Estados Unidos. Un aspecto importante de la naturaleza de esas supuestas subvenciones vinculadas con las grandes aeronaves comerciales A340 o adjudicadas a ellas consiste en su edad. Los préstamos con financiación por los Estados miembros para los A340 se otorgaron [***.[95]] Del mismo modo, los Estados miembros otorgaron préstamos de financiación para los A340-500/600 [***].[96] De este modo, la antigüedad de esas subvenciones influye poderosamente en contra de la existencia de efectos desfavorables actuales.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
2097	Iberia, habiendo escogido el Airbus A340 con preferencia al 777 sobre la base de consideraciones relativas a su rendimiento, también pidió rebajas de precio a Airbus. Ello se debía a que los A340 ofrecidos por Airbus eran aeronaves de "cola en blanco" que habían quedado sin destino por la quiebra de Swissair.[97] [***.[98] ***].[99]	Con respecto a la primera oración entre corchetes, el Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos. Con respecto a la segunda oración entre corchetes, el Grupo Especial acepta la recalificación por las CE.

[94] [***].
[95] [***].
[96] [***].
[97] "The long hello", *Flight International*, 3 de mayo de 2005, http://www.flightglobal.com/articles/2005/05/03/197483/the-long-hello.html, página 36 (CE - Prueba documental 496).
[98] [***].
[99] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafos 58-60 (CE - Prueba documental 19).

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO F-2

COMUNICACIÓN DE 15 DE MARZO DE 2007

Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (DS316)

1. El Grupo Especial ha recibido la versión revisada de las CE de su Primera comunicación escrita, presentada respondiendo a la resolución del Grupo Especial de 13 de marzo de 2007 sobre las objeciones de los Estados Unidos a determinadas designaciones incluidas en la versión no confidencial propuesta de la Primera comunicación escrita de las Comunidades Europeas.

2. Ante todo, el Grupo Especial señala su sorpresa y decepción porque las CE hayan optado por presentar esta comunicación únicamente en forma de comunicación con carácter de información comercial sumamente sensible. Habida cuenta de que la versión revisada no contiene ningún cambio respecto de la información comercial sumamente sensible, y de que es importante que las partes y el Grupo Especial tengan una comprensión clara acerca de las informaciones que deben considerarse confidenciales al preparar la reunión de la semana próxima, habría sido muy preferible que las CE simplemente revisasen la versión confidencial de su Primera comunicación escrita a fin de aplicar la resolución del Grupo Especial. De hecho, aunque no lo estipulamos así, es lo que preveíamos que habría de ocurrir.

3. Dadas las circunstancias, y en vista del limitado tiempo que queda para la preparación de la reunión de la semana próxima, se dispone que las CE preparen una versión confidencial revisada de su Primera comunicación escrita, de conformidad con la resolución del Grupo Especial de 13 de marzo con las modificaciones que siguen, y la presenten al Grupo Especial y a los Estados Unidos lo antes posible, y en cualquier caso antes del viernes 16 de marzo de 2007 a las 17.30 horas.

4. El Grupo Especial señala que, en caso de que las CE lleguen a la conclusión, a la luz de esta decisión, de que tendrían que considerar la posibilidad de retirar cualquier información, el Grupo Especial espera que retiren únicamente la información mínima indispensable para lograr su objetivo. Cualquier retiro de información debe notificarse al Grupo Especial y a los Estados Unidos lo antes posible, y en cualquier caso antes del viernes 16 de marzo de 2007 a las 17.30 horas.

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1036	Las Comunidades Europeas observan en primer lugar que, aunque el Banco Europeo de Inversiones estableció en 2002 un "crédito" o "compromiso" en favor de EADS por valor de 700 millones de euros, EADS sólo retiró efectivamente [***] euros y ello ocurrió en [***]. Los restantes [***] del compromiso [***].[1]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE de 15 de marzo de 2007.

[1] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1092	EADS [***]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE de 15 de marzo de 2007.
1098	[***][2]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE de 15 de marzo de 2007.
1099	[***.[3]]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE de 15 de marzo de 2007.
1419	[***.[4] ***[5]] Randy Baseler, Vicepresidente de Comercialización de BCA, también lo ha reconocido así. El Sr. Baseler declaró que "[a]lrededor de 150 de los pedidos de {A320} recibidos {en 2005} provenían de China, y {Airbus} lo hizo por decisión gubernamental y no por pedido de las empresas de transporte aéreo. Pero China tomó 150 aviones de cada uno de nosotros".[6]	El Grupo Especial confirma y mantiene su decisión inicial. El Grupo Especial señala su criterio, expresado en su comunicación de 13 de marzo, de que no considera que pueda atribuirse el carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible a "opiniones" o "posiciones" por la sola razón de que se hayan expresado en relación con información que tuviera ese carácter.
1451	La estrategia de Airbus de obtener pedidos de empresas arrendadoras resultó sumamente valiosa después de los acontecimientos del 11 de septiembre, la consiguiente recesión económica mundial y la crisis asiática del SARS. [***.[7] ***.[8] ***.[9] ***.[10]]	El Grupo Especial confirma y mantiene su decisión inicial.

[2] Tipos diarios de la curva de rendimiento para el Tesoro tomados de http://www.ustreas.gov/offices/domestic-finance/debt-management/interest-rate/yield_historical_2004.shtml.

[3] [***].

[4] [***].

[5] [***].

[6] "What's Next for Boeing", *US News.com*, 19 de octubre de 2006, http://www.usnews.com/usnews/biztech/articles/061019/19boeing.htm (consultado el 4 de enero de 2007; CE - Prueba documental 278) (información no confidencial).

[7] [***].

[8] [***].

[9] [***].

[10] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
1759	Por último, como parte de sus argumentos "generales" sobre la relación de causalidad, los Estados Unidos siguieren que Airbus no habría puesto en marcha su programa A380 de no haber existido los préstamos de financiación por los Estados miembros.[11] Este argumento carece de fundamentos porque la decisión de Airbus de invertir en el programa A380 se basó en una evaluación cuidadosa del estudio de viabilidad económica del programa. [***.]	El Grupo Especial confirma y mantiene su decisión inicial. Señala que el texto entre corchetes no contiene ninguna parte que sugiera la presencia de alguna afirmación o información, que no sea la expresión de opiniones o posiciones a las que, como se ha señalado, el Grupo Especial no considera que pueda atribuirse carácter confidencial o sumamente sensible por la sola razón de que se hayan expresado en relación con información que tuviera ese carácter.
1810	[***.[12] ***.[13] ***.]	El Grupo Especial acepta la recalificación efectuada por las CE el 15 de marzo de 2007
1829/1830	En tercer lugar, la relación causal entre cualquier efecto de supuestas subvenciones *de minimis* a los A320 y los precios inferiores de Airbus queda roto si existen otros importantes motivos no relacionados con los precios por los que la empresa obtuvo determinada venta. Las empresas de transporte aéreo participantes en las campañas de ventas que se impugnan observaron las siguientes razones que figuraron entre los factores determinantes de la elección del grupo de modelos A320 en lugar de los Boeing 737NG: • ventajas en diversos atributos de los A320, entre ellos corredores más amplios[1725] y la tecnología de la cabina de pilotaje[1726]; • ventajas en aspectos económicos del grupo de modelos A320, en particular economías en los gastos de mantenimiento y menor consumo de combustible[1727]; • mayor capacidad de pasajeros de los grandes aviones comerciales A320[1728]; • economías derivadas de los aspectos comunes con la flota de aviones Airbus que ya poseía la empresa[1729]; • [***][1730]	El Grupo Especial acepta la recalificación efectuada por las CE el 15 de marzo de 2007

[11] *Véase* la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 813.

[12] Ryanair encargó 100 aviones 737-800 a Boeing el 24 de enero de 2002. *Véase* base de datos Airclaims CASE, consulta de 19 de enero de 2007 (CE - Prueba documental 21).

[13] EasyJet encargó 120 aviones A319 el 31 de diciembre de 2002. *Véase* base de datos Airclaims CASE, consulta de 19 de enero de 2007 (CE - Prueba documental 21).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
2015	[***] entre los grupos de modelos A330 y 767 durante 2004 2006, y [***] entre 2001 y 2003, son hechos fundamentales para la evaluación del Grupo Especial acerca de las alegaciones de perjuicio grave de los Estados Unidos respecto de supuestas subvenciones en beneficio de los grandes aviones comerciales del grupo A330. Los efectos de tales subvenciones por lo general sólo se manifiestan cuando hay competencia efectiva. La falta de competencia está en conformidad con la inexistencia de una relación auténtica y sustancial de causa a efecto entre cualquier subvención del A330 y los precios inferiores de los 767.	El Grupo Especial acepta el texto modificado por las CE el 15 de marzo de 2007.
2033	***Relación causal:*** El reducido número de pedidos y entregas en cada uno de los ocho terceros países hace imposible discernir cualquier tendencia clara en la evolución de los pedidos y las entregas. Además, los Estados Unidos no han demostrado que la pequeña cuantía de las supuestas subvenciones para grandes aeronaves civiles Airbus A330 haya desplazado o impedido la participación de los Estados Unidos en el mercado de los aviones de 200 a 300 asientos en cualquiera de esos siete países. Como se analiza en la sección XII.L.1.b) *supra*, había [***].	El Grupo Especial acepta el texto modificado por las CE el 15 de marzo de 2007.
2048	En segundo lugar, como se analiza en la sección XII.L.1.b) *supra*, Airbus [***].	El Grupo Especial acepta el texto modificado por las CE el 15 de marzo de 2007.
2097	Iberia, habiendo escogido el Airbus A340 con preferencia al 777 sobre la base de consideraciones relativas a su rendimiento, también pidió rebajas de precio a Airbus. Ello se debía a que los A340 ofrecidos por Airbus eran aeronaves de "cola en blanco" que habían quedado sin destino por la quiebra de Swissair.[14] [***.[15] ***.][16]	El Grupo Especial acepta el texto modificado por las CE el 15 de marzo de 2007.

[14] "The long hello", *Flight International*, 3 de mayo de 2005, http://www.flightglobal.com/articles/2005/05/03/197483/the-long-hello.html, página 36 (CE - Prueba documental 496).

[15] [***].

[16] *Véase* el dictamen del experto Rod Muddle, párrafos 58-60 (CE - Prueba documental 19).

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO F-3

COMUNICACIÓN DE 30 DE MARZO DE 2007

Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (DS316)

5. El Grupo Especial ha examinado diversas cuestiones pendientes relativas a la atribución del carácter confidencial o sumamente sensible a informaciones en esta diferencia, incluyendo cuestiones planteadas por las objeciones de los Estados Unidos de fecha 28 de febrero de 2007 a la atribución, a ciertas informaciones incluidas en la Primera comunicación escrita de las CE, del carácter de "información comercial sumamente sensible", la carta de los Estados Unidos de fecha 27 de marzo de 2007 que contiene observaciones acerca de si la versión de la Primera comunicación escrita de las CE presentada el 16 de marzo de 2007 puede considerarse la base de una versión expurgada de información comercial confidencial, la carta de los Estados Unidos de fecha 8 de febrero de 2007 y las respuestas de los Estados Unidos de 12 de febrero de 2007 a ciertas preguntas formuladas por el Grupo Especial.

6. Antes de pasar a resolver las cuestiones concretamente planteadas por los Estados Unidos, el Grupo Especial desea recordar a las partes los principios generales establecidos en nuestra decisión de 13 de marzo de 2007 acerca de la atribución del carácter de "información comercial confidencial" en la Primera comunicación escrita de las CE. Como indicó el Grupo Especial en esa ocasión, los mismos principios se aplican con igual validez en esta diferencia en relación con la atribución del carácter de "información comercial sumamente sensible".

7. Como señalamos en nuestra decisión de 13 de marzo de 2007, los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible establecidos por el Grupo Especial están destinados a proteger determinada información y no comunicaciones enteras ni otros documentos. Es por esta razón que en los párrafos 4 y 5 de esos Procedimientos se exige que la información a la que se atribuya carácter confidencial o sumamente sensible se coloque entre corchetes (simples o dobles, según corresponda) en cualquier documento impreso o electrónico. Indicamos en nuestra decisión anterior algunas consecuencias de este principio para la forma en que han de aplicarse los Procedimientos en esta diferencia, incluyendo nuestro criterio de que las partes no deben presentar comunicaciones enteras ni pruebas documentales calificadas como confidenciales o sumamente sensible, sino indicar específicamente, mediante el empleo de corchetes conforme a lo dispuesto en los párrafos 4 y 5, la información, dentro de esas comunicaciones o pruebas documentales, a la que consideren que debe atribuirse ese carácter.

8. El Grupo Especial ha aplicado los principios generales establecidos en nuestra decisión de 13 de marzo de 2007 al resolver cuestiones pendientes relativas a la calificación de informaciones como confidenciales o sumamente sensibles. Las decisiones del Grupo Especial acerca de la atribución del carácter de información comercial sumamente sensible en la Primera comunicación escrita de las CE figuran en el anexo adjunto, que contiene información comercial confidencial. En ese anexo se indican también los casos en que el Grupo Especial ha aceptado la propuesta de las CE de recalificar ciertas informaciones atribuyéndoles carácter confidencial, o no confidencial, según los casos.

9. El Grupo Especial observa también que en la versión de la Primera comunicación escrita de las CE presentada el 16 de marzo de 2007 se sigue atribuyendo el carácter de información comercial confidencial a títulos de pruebas documentales. Como dispuso el Grupo Especial en su decisión

ICC suprimida donde se indica [***]

de 13 de marzo de 2007, "no considera apropiado, en términos generales, poner entre corchetes los títulos de las pruebas documentales atribuyéndoles íntegramente el carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible. Si, excepcionalmente, el propio título contiene información que una parte considera confidencial o sumamente sensible, el Grupo Especial le pide identificar el documento con un título que no tenga tal carácter y permita razonablemente comprender la naturaleza de la Prueba documental respectiva".

10. Se dispone que las CE preparen una versión revisada de su Primera comunicación escrita, aplicando plenamente las decisiones del Grupo Especial de 13 de marzo de 2007 y de hoy, y las recalificaciones propuestas por las CE y aceptadas por el Grupo Especial, y la presente al Grupo Especial, notificándola a los Estados Unidos, antes del final del horario del **jueves 5 de abril de 2007**. Al mismo tiempo, las CE notificarán a los terceros un proyecto de versión no confidencial. El Grupo Especial señala que no ha adoptado decisiones en abstracto acerca de si las informaciones de las que ha resuelto que no se han calificado debidamente como información comercial sumamente sensible pueden o no recalificarse como información comercial confidencial.[1]

11. Además, disponemos que las CE especifiquen precisamente las informaciones de las que consideren que son información comercial confidencial o sumamente sensible en los documentos siguientes, colocándola entre corchetes (simples o dobles, según corresponda) conforme a lo dispuesto en los párrafos 4 a) y 5 a) de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, y volviendo a presentar los documentos respectivos:

- Declaraciones de los Sres. Scherer y Gordon (CE - Prueba documental 14 (información comercial confidencial) y 16 (información comercial confidencial))
- Documento DS316-EC-HSBI-0001143 (evaluación del proyecto de Francia para el A340-500/600)
- Documento DS316-EC-HSBI-0001174 (evaluación del proyecto de Francia para el A380)
- Documento DS316-EC-HSBI-0001199 (evaluación del proyecto de Francia para el A330-200)
- Documento DS316-EC-HSBI-0001211 (evaluación del proyecto del Reino Unido para el A380)
- Documento DS316-EC-BCI-0006130 (Estados Unidos - Prueba documental 49)
- Documento DS316-EC-BCI-0000532 (Estados Unidos - Prueba documental 125)
- Documento DS316-EC-HSBI-000088 (nuevos cálculos del valor actual de la deuda pendiente de Airbus con el Gobierno de Alemania (1999))
- Documento DS316-EC-HSBI-000146 (nuevos cálculos del valor actual de la deuda pendiente de Airbus con el Gobierno de Alemania (1998))

[1] El Grupo Especial reconoce la posibilidad de que la versión no confidencial notificada a las partes el 5 de abril de 2007 pueda requerir una nueva revisión a la luz de hechos ulteriores. Sin embargo, el Grupo Especial considera importante evitar nuevos retrasos en la comunicación a los terceros de una versión no confidencial de la Primera comunicación escrita de las CE, mediante la cual los terceros puedan comenzar la preparación de sus propias comunicaciones.

ICC suprimida donde se indica [***]

- Documento DS316-EC-HSBI-000199 (observaciones sobre los cálculos del valor actual de la deuda pendiente de Airbus con el Gobierno de Alemania de 23 de junio de 1997 (valor actual en 1998))

- Documento DS316-EC-HSBI-000205 (carta dirigida al Ministerio de Economía de Alemania el 26 de julio de 1999 por la agencia de auditoría alemana C&L).

12. Aunque el Grupo Especial reconoce el argumento planteado por los Estados Unidos en su solicitud de que las CE vuelvan a presentar la totalidad de sus pruebas documentales con información comercial confidencial puesta entre corchetes debidamente, el Grupo Especial estima que no sería realista pretender que tal cosa se realizase en fecha tan tardía sin causar retrasos inaceptables en el procedimiento. No obstante, el Grupo Especial considera imperativo, para que esta diferencia pueda desarrollarse con una clara comprensión de la situación de las informaciones presentadas al Grupo Especial, que se identifique con claridad la información comercial confidencial y la información comercial sumamente sensible presentada al Grupo Especial. En consecuencia, el Grupo Especial considera necesarias otras medidas para identificar debidamente esa información en las pruebas documentales ya presentadas.

13. En consecuencia, con respecto a las pruebas documentales ya presentadas al Grupo Especial en relación con las Primeras comunicaciones de las partes y la reunión de éstas con el Grupo Especial, se dispone que cada parte indique, antes del final del horario del **martes 3 de abril de 2007** las pruebas documentales que a su juicio contengan informaciones concretas que tengan su origen en la otra parte y que requieran corchetes a fin de que una parte pueda defender sus intereses. Esa designación será sin perjuicio de que cualquiera de las partes formule más adelante otras peticiones respecto de la calificación de informaciones incluidas en pruebas documentales presentadas con anterioridad, si ello resultase necesario.[2] El Grupo Especial espera que las partes colaboren en esta tarea limitando en la mayor medida posible sus peticiones de rectificar los corchetes en pruebas documentales ya presentadas. Las partes tendrán plazo hasta el **lunes 16 de abril de 2007** para volver a presentar las pruebas documentales indicadas colocando entre corchetes las informaciones que, a juicio de la parte en que tengan su origen tales informaciones, sean de carácter confidencial o sumamente sensible. Las partes deberán orientarse a este respeto por los principios generales enunciados en nuestra decisión de 13 de marzo de 2007, así como por las resoluciones específicamente dictadas hasta la fecha acerca de las calificaciones impugnadas.

14. El Grupo Especial espera que cualquier prueba documental que haya de presentarse en el futuro se ajuste a lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible. Para expresarlo con claridad, las partes deberán establecer, mediante corchetes (simples o dobles, según corresponda), las informaciones específicamente calificadas como confidenciales o sumamente sensible en todas sus comunicaciones al Grupo Especial, **incluidas todas las pruebas documentales**.

15. Como señalamos en nuestra decisión de 13 de marzo de 2007, reconocemos que "la aplicación de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible impone a las partes una carga considerable (así como al Grupo Especial); pero las partes tenían claro conocimiento de que así ocurriría cuando promovieron esos

[2] Lo dispuesto es sin perjuicio, asimismo, de que la parte que solicite que la parte que presentó inicialmente la información indique con precisión las partes de los documentos que contengan información comercial confidencial o sumamente sensible de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 38 c) i) y 52 d) i) de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible. Señalamos que hemos resuelto **no** modificar esos Procedimientos como habíamos propuesto en nuestra comunicación de 20 de febrero de 2007.

ICC suprimida donde se indica [***]

procedimientos. El Grupo Especial considera esencial que se los aplique de forma que proteja los legítimos derechos de defensa de ambas partes, y que permita al Grupo Especial desempeñar su función y explicar en términos comprensibles la decisión que adopte en definitiva. Si estos Procedimientos resultasen inadecuados en su aplicación, el Grupo Especial podría verse obligado a reexaminarlos. El Grupo Especial observa, asimismo, que la eficacia de estos Procedimientos en las actuaciones del Grupo Especial puede influir en los criterios del Órgano de Apelación respecto de la forma de tratar las informaciones en caso de apelación. Es importante, en consecuencia, que las partes colaboren con ánimo de cooperación para preservar la credibilidad de estos Procedimientos".

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO

CUESTIONES CONCRETAS PLANTEADAS POR LOS ESTADOS UNIDOS ACERCA DE LA ATRIBUCIÓN DEL CARÁCTER DE INFORMACIÓN COMERCIAL SUMAMENTE SENSIBLE (ICSS) EN LA PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DE LAS CE

Párrafo, nota o prueba documental	**CONTENIDO**	**DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL**
nota 153	**nota al párrafo 230 [[***.]]**	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
233	Tanto Lagardère como el Estado de Francia, siguiendo la práctica habitual en las grandes transacciones de fusión, encomendaron a bancos de inversiones de gran prestigio la determinación del valor de mercado de sus respectivas aportaciones a la nueva sociedad, ASM. El Estado conservó [[***]] y Lagardère, [[***]]. Estas empresas tasaron MHT Aérospatiale y la empresa combinada, ASM. Los peritos aplicaron una combinación del método de flujo de caja actualizado y otros métodos comparables para determinar los valores absoluto y relativo de Aérospatiale y de MHT.[3]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
234 y nota 156	Sobre al base de los planes de actividad de MHT anteriores a la fusión, [[***]] constató el valor de MHT en relación con la empresa combinada estableciéndolo en un [[***]] por ciento. Determinó esta proporción calculando un valor estimativo máximo y mínimo para cada entidad. Basándose en esos valores, determinó el valor de MHT en relación con el de la empresa combinada estableciéndolo en un margen comprendido entre [[***]] y [[***]] por ciento, con una proporción media del [[***]] por ciento.[4] Nota suprimida: [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[3] En las transacciones de mercado, como las ventas, segregaciones, fusiones y ofertas de participación en el capital, es práctica habitual dar intervención a banqueros de inversión profesionales a fin de preparar tasaciones de la empresa o la producción objeto de la operación. Los métodos de valoración que utilizan están ampliamente reconocidos y, aunque pueden variar, todos ellos procuran establecer el valor actual neto de una empresa en el momento de la transacción. Uno de los métodos más corrientemente aplicados es el de "flujo de caja actualizado", por el que se determina el valor sobre la base de una previsión de los valores futuros del flujo de caja tomando en consideración a la vez un factor de actualización que corresponde a la probabilidad de que ese flujo de caja se realice (factor de riesgo).

[4] [[***]].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
235 y nota 157 y 158	[[***]], aplicando el método del flujo de caja actualizado, determinó que el valor de MHT en relación con el de ASM se situaba entre un [[***]] y un [[***]] por ciento, cuyo valor medio es [[***[5]]]. De este modo, [[***]] estableció que las sinergias de las empresas eran de tal naturaleza que MHT tenía más valor en relación con la nueva empresa que la simple suma de sus partes. [[***]] utilizó los métodos de valoración comparables obteniendo un valor relativo de MHT del [[***]] por ciento.[6] Notas suprimidas 157 y 158: [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
248	Las partes en la transacción de EADS encomendaron a prestigiosos bancos de inversiones la evaluación del acuerdo proyectado y la determinación del valor relativo de cada una de las entidades que se fusionaban. Para cumplir esta labor, Chrysler contrató a [[***]]; Lagardère, a [[***]]; ASM, a [[***]]; el Estado español, a [[***]]; y el Estado francés, a [[***]]. Estos seis bancos de inversiones tuvieron el apoyo de un ejército de contables y abogados. Cada uno de ellos llevó a cabo una amplia tasación del valor de los activos de su cliente, el valor de los activos de los eventuales asociados y el valor de la entidad combinada que se proyectaba.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
252 y notas 166 y 167	Por ejemplo, [[***]], por cuenta de ASM, utilizó dos enfoques basados en los ingresos para la valoración de las empresas: el método del flujo de caja actualizado por segmentos y el criterio de las ganancias antes del pago de intereses e impuestos, la depreciación y la amortización en relación con los ingresos (GAIEDA). Aplicando estos métodos, Lazard obtuvo porcentajes de valoración de [[***]] a [[***]] por ciento para ASM; [[***]] a [[***]] por ciento para DASA; y [[***]] a [[***]] por ciento para CASA.[7] Del mismo modo, [[***]], actuando por cuenta del Estado español, aplicó el método de flujo de caja actualizado incluyendo un análisis de sensibilidad para la valoración de ASM, DASA y CASA llegando respecto de esta última a una valoración situada entre los tipos de cambio que finalmente se acordaron.[8] Notas suprimidas 166 y 167: [[***]]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE respecto del párrafo 252 y la nota 167. El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos respecto de la nota 166. **15**

[5] [[***]]. (Anexo V, F-HSBI-0000903, con información comercial sumamente sensible).
[6] [[***]].
[7] [[***]].
[8] [[***]]. figura expuesto en el informe del Consejo Consultivo de Privatizaciones, Informe de Actividades - 2000, páginas 49-53 (CE - Prueba documental 58) (información no confidencial).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
Párrafo 310 y nota 214	Associated Manufacturers ("AM") y NatCos celebran acuerdos industriales con Airbus GIE o Airbus SAS. Al firmar esos acuerdos, AM y NatCos se comprometen a someterse a las condiciones de los acuerdos marco.[9] Además, convienen en acatar las disposiciones de [[***]] que establece la distribución de tareas entre una y otra, y [[***]], que establece los gastos de desarrollo correspondientes a cada una de las entidades sobre la base de su participación en la labor.[10] Nota suprimida 214: [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
419	Los Estados Unidos alegan por último[11] que Francia "basó su calendario de reembolso en las previsiones de venta optimistas propias de Airbus". Esta afirmación induce a error. La previsión de Airbus para el A380, que en ningún sentido era "optimista", era de [[***]] ventas en los primeros [[***]]. En cumplimiento del artículo 4.1 del *Acuerdo de 1992*, Francia llevó a cabo su propia evaluación de proyecto respecto del A380[12] y, con criterio moderado, pidió un reembolso acelerado de la financiación por los Estados miembros en [***] después de unos desembolsos hechos en un número de [***] mucho menor.	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE respecto de las proyecciones de ventas. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no formulan objeciones a la calificación de otras informaciones como sumamente sensibles.
425	Con respecto al artículo 4.1 del *Acuerdo de 1992*, las Comunidades Europeas tratan la afirmación errónea de los Estados Unidos[13], que induce a error, de que Alemania "se sumó a Francia al basar su calendario de reembolso en las previsiones optimistas propias de Airbus". La previsión de Airbus par el A380 era de [[***]] ventas en los primeros [[***]]. Alemania, con criterio moderado, pidió un reembolso acelerado en [***], del mismo modo que Francia y el Reino Unido, sobre la base de sus propias evaluaciones del proyecto.	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE respecto de las proyecciones de ventas. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no formulan objeciones a la calificación de otras informaciones como sumamente sensibles.
431	Por último, con respecto al artículo 4.1 del *Acuerdo de 1992*, los Estados Unidos afirman, en términos que inducen a error, que los resultados para el Gobierno de España se basan en "las previsiones de ventas optimistas propias de Airbus".[14] Al igual que otros Estados miembros, España pidió, con criterio moderado, el reembolso	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE respecto de las proyecciones de ventas. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no formulan

[9] [***].
[10] [***]; [[***]].
[11] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 269.
[12] [[***]].
[13] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 277.
[14] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 286.

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	acelerado en relación con un número menor de ventas, en su caso [***], frente a la previsión de Airbus de [[***]]	objeciones a la calificación de otras informaciones como sumamente sensibles.
475	Los Estados miembros también organizaron los contratos con financiación por ellos para el A380 sobre la base de previsiones y métodos prudentes. La estimación de "hipótesis básica" para el estudio de viabilidad económica del A380 preveía que Airbus SAS entregaría un total de [[***]][15] De hecho, las previsiones de más largo plazo pronosticaban una demanda de hasta [[***]][16]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE respecto de las proyecciones de ventas. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no formulan objeciones a la calificación de otras informaciones como sumamente sensibles.
501	El Profesor Whitelaw calcula la previsión de rendimiento medio respecto de [[***]][17] Esto determina una referencia ideal para evaluar la conformidad de los préstamos con MSF con las condiciones de mercado. La financiación mediante proveedores que comparten riesgos constituye una fuente de financiación importante para el desarrollo de las aeronaves de Airbus y Boeing. De hecho, los proveedores de financiación que participaban en el riesgo financiaron, según se calcula, un 60 por ciento de los gastos de desarrollo del Boeing 787.[18]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
504	El Profesor Whitelaw demuestra que el rendimiento medio previsto para [[***]]. Si se resta la tasa aplicable libre de riesgo y la prima correspondiente a los riesgos empresariales generales, la prima de riesgo correspondiente al proyecto que indican los datos es de [[***]].[19] [***]. De este modo, al calcular una referencia de mercado, las Comunidades Europeas aplican una prima de riesgo fija correspondiente al proyecto de [[***]].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
511	Los métodos propuestos por los Estados Unidos para una supuesta "verificación" de sus resultados no respaldan la referencia que aplican. Los Estados Unidos invocan cuatro fuentes distintas: i) un estudio de los riesgos del mercado de capitales llevado a cabo por Ibbotson Associates; ii) [[***]] iii) una evaluación del A380 llevada a cabo por analistas del Reino Unido; y	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[15] [[***]].
[16] [[***]].
[17] [[***]].
[18] [***].
[19] [[***]].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	iv) una decisión de la Comisión Europea sobre el régimen jurídico aplicable a un préstamo a un fabricante de aeronaves regionales.	
516 título b)	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
516	La segunda "verificación" propuesta por los Estados Unidos no vale más que primera. El Informe Ellis se apoya en la posición de negociación adoptada (y más tarde abandonada) [[***[20]]] El Informe Ellis se aferra a un tipo de descuento exagerado propuesto por [[***]] para reducir el valor actual neto, en particular, de [[***[21]]] Contrariamente a lo que plantean los Estados Unidos, este "[[***]]" es inapropiado como base para una referencia aplicable a los préstamos con financiación por los Estados miembros y, de cualquier modo, no da respaldo a los tipos de referencia adoptados en el Informe Ellis.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
517	*Primero*: [[***]]. Como se reconoce en el Informe Ellis, [[***]]"[22] En su informe, el Profesor Whitelaw explica que una medición del capital no es apropiada para los préstamos con financiación por los Estados miembros y exagera la prima de riesgo que necesitan los inversores en condiciones de mercado.[23]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
518	*Segundo*: Aunque una medida de capital fuera apropiada, [[***[24]]] Esto no puede sorprender. [[***[25]]] Como se ha analizado, los especialistas han rechazado los datos de Ibbotson, que en lo esencial exageran la prima de riesgo de capital. En consecuencia, [[***]] no puede dar respaldo a la prima de riesgo extraída en el Informe Ellis.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
519	*Tercero*: El contexto en que [[***]] propuso su tasa de descuento confirma que esta medida es exagerada. [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
520	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
521	Resulta significativo que [[***]], contratado como auditor externo para esta operación, [[***]], concluyendo que era excesivo teniendo en cuenta los riesgos.[26] Además, [[***]]. Como cabía	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[20] [[***]].
[21] [[***]].
[22] [[***]].
[23] [[***]].
[24] [[***]].
[25] [[***]].
[26] Véanse detalle en la sección X.B.

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	suponerlo, en el Informe Ellis se omite mencionar estos hechos.	
522	En síntesis, los Estados Unidos se apoyan indebidamente en un tipo de descuento que se basa en una medida del capital inexacta. Y resulta particularmente indebido que los Estados Unidos se apoyen en un tipo [[***]]. Por las razones expuestas, como medida del capital, este método no pone en tela de juicio la validez de los tipos de referencia calculados por las Comunidades Europeas.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
528	*Cuarto*: Los gobiernos basaron los calendarios de reembolso de los préstamos con financiación por los Estados miembros en el estudio de viabilidad económica sobre el A380 de Airbus GIE, y no en previsiones que sugiriesen [[***]]. Los propios Estados Unidos observan que el Gobierno del Reino Unido en definitiva "no tuvo en cuenta" el asesoramiento de EID acerca del modo de organizar el plan de reembolso.[27] El estudio de viabilidad económica "de referencia" sobre el A380 prevé [[***]].[28] Haciéndose eco de esas previsiones, el contrato del Reino Unido sobre el A380 establece gravámenes por cada aeronave [***]. Como ya se analizó, los gravámenes pagados sobre las entregas [***]; otros Estados miembros adaptaron [***.[29]] El rendimiento para el Reino Unido se ampliaría mediante gravámenes aplicados sobre las entregas [***].[30] Del mismo modo, las entidades comerciales privadas participantes [[***[31]]]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE respecto de las proyecciones de ventas. El Grupo Especial entiende que los Estados Unidos no formulan objeciones a la calificación de otras informaciones como sumamente sensibles.
540	El contrato del Reino Unido sobre el A380 ofrece otras pruebas de la vinculación entre el estudio de viabilidad económica de la empresa y las condiciones de reembolso de los préstamos con financiación por los Estados miembros. Ese contrato está organizado para asegurar un rendimiento global muy superior al mínimo exigido por el *Acuerdo de 1992*. El reembolso está organizado en dos etapas. Como ya se ha analizó, la primera etapa dispone gravámenes por aeronave [***.[32]] Al aplicarse el gravamen previsto en el contrato a [[***]], el principal y sus	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[27] [[***]].
[28] [[***]]. Las previsiones de entregas que figuraban en el estudio de viabilidad económica se presentaron a los otorgantes de financiación por los Estados miembros, como el Gobierno del Reino Unido, antes de la ejecución de tales acuerdos. *Véase* [***].
[29] [***].
[30] [***].
[31] [[***]].
[32] [***].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	intereses se reembolsan en 17 años contados desde la primera entrega del préstamo con financiación por los Estados miembros, tal como se exige en el *Acuerdo de 1992*.	
762	ProFi y Airbus Germany también concertaron cuatro acuerdos de arrendamiento relativos a seis instalaciones especiales, entre ellos uno referente a la ampliación de la pista de rodadura del Norte.[33] El plazo de cada uno de esos acuerdos es de 20 años. La cuantía del arrendamiento daría a la Ciudad de Hamburgo un rendimiento de mercado de [[***]] sobre su inversión en cada una de las instalaciones, incluyendo un rendimiento del capital por la parte de cada instalación cuya vida útil se agotara durante el plazo de 20 años del arrendamiento.[34]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
765 y nota 637	En dos dictámenes separados emitidos el 23 de octubre de 2003[35], el Comité de Expertos concluyó que las condiciones de todos los arrendamientos estaban en conformidad con las condiciones que Airbus Germany podría haber obtenido de un arrendador privado, no gubernamental. Antes de analizar en detalle las constataciones del Comité de Expertos, las Comunidades Europeas se referirán en primer lugar a la función de ese Comité como evaluador independiente. Nota suprimida 637: [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
801	[[***[36]]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
804	[[***[37]]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
806	Las Comunidades Europeas señalan que el experto de los Estados Unidos llega a la misma conclusión con respecto al valor de las tierras. Apoyándose también en la *Bodenrichtwert*,	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[33] [***].

[34] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33, páginas 6-7 (CE - Prueba documental 562) (información no confidencial).

[35] [[***]].

[36] [[***]]..

[37] [[***]]. La estimación en [[***]] coincide con las estimaciones anuales del Comité de Expertos sobre el valor de los inmuebles en Hamburgo. Compárese Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Der Grundstücksmarkt in Hamburg 2002, 2003, 2004, 2005, donde se establece el rendimiento medio de los bienes inmuebles en la zona respectiva en un 6,2 por ciento (CE - Prueba documental 565) (información no confidencial).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	concluye que el valor de las tierras se sitúa entre 51,13 y 61,36 euros/m^2.[38] [[***]]	
807	Partiendo de un valor mediano de 56,25 euros/m^2 y aplicando un rendimiento de los inmuebles de [[***]], el valor de mercado del arrendamiento alcanzaría a 3,70 euros/m^2 por año, equivalentes a 0,30 euros/m^2 por mes. Esto concuerda con el alquiler pagado por Airbus Germany.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
808	La diferencia entre los supuestos del Comité de Expertos sobre Inmuebles de Hamburgo y los del experto designado por los Estados Unidos consiste en el rendimiento aplicable a los inmuebles, que en el Informe Keunecke se fija en 9 a 12 por ciento, frente a [[***]] que indica el Comité de Expertos.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
816	Suponiendo con criterio moderado que los inmuebles indicados en el informe que cita el Dr. Keunecke tuvieran por término medio una vida útil de 40 años, la proporción entre los ingresos por arrendamiento y el valor, de entre 6,0 y 8,5 por ciento, representa un rendimiento efectivo de entre 5,2 y 8,0 por ciento, respectivamente. El valor mediano del rendimiento de la inversión correspondiente a los ingresos por arrendamiento respecto de los valores incluidos en los datos del informe (es decir, 7,2 por ciento) representa un rendimiento efectivo del 6,2 por ciento, [[***[39]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
830	Antes de analizar la evaluación del Comité, las Comunidades Europeas presentan una observación general sobre el método adoptado por el Comité. [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
831	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
833	El Comité de Expertos evaluó la conformidad del Acuerdo con las condiciones de mercado separadamente respecto de cada una de las instalaciones. Cada uno de esos acuerdos sigue el método del Comité de Expertos para determinar el valor de mercado del arrendamiento. Las cifras relativas a cada acuerdo se indican en un informe al Parlamento de Hamburgo de enero de 2007.[40]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[38] Dictamen Nº 27649/06, valores de referencia de las tierras en relación con el emplazamiento de Airbus en Hamburgo, "Mühlenberger Loch," Kreetslag 10, 21129 Hamburg Finkenwerder, 9 de octubre de 2006 ("Informe Keunecke"), página 5 de la traducción al inglés (Estados Unidos - Prueba documental 189).

[39] Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Hamburg, Der Grundstücksmarkt in Hamburg 2002, 2003, 2004, 2005 (CE - Prueba documental 565) (información no confidencial).

[40] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drs. 18/33 (CE - Prueba documental 562) (información no confidencial).

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	Como base de su evaluación, [[***]]. El Comité de Expertos -y el informe al Parlamento de Hamburgo al que se hizo referencia directamente *supra*- también indicaron el valor efectivo del arrendamiento necesario para lograr un rendimiento efectivo de la inversión, en porcentaje de la cantidad invertida, para determinar la cuantía del alquiler anual total. El alquiler anual de cada instalación, incluyendo el rendimiento efectivo de la inversión y la cuantía de la inversión reembolsada para restituir al inversor la desvalorización de cada instalación (es decir, la depreciación), varía entre [[***]] según la vida útil de cada instalación (entre 20 y 50 años).	
834	[[***[41]]][42]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
835	[[***]].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
836	[[***]][43]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
837	[[[44]]].[45]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
838	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
839	[[***]]. La Ciudad de Hamburgo, por lo tanto, no otorgó un "beneficio", ni una "subvención", a Airbus Germany en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
850	En cambio, la tasa de rendimiento efectiva de [[***]] indicada por el Comité de Expertos sólo incluye el primer elemento, es decir, el rendimiento efectivo de la inversión. El segundo elemento, la restitución de la parte de la inversión consumida durante el arrendamiento, se toma en consideración separadamente por el Comité de Expertos en los pagos efectivos por arrendamiento de estas instalaciones especiales.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
851	Al combinar los dos elementos de los arrendamientos de instalaciones especiales de Hamburgo (es decir, el rendimiento efectivo de la inversión y la restitución de la parte de la inversión consumida durante el arrendamiento), el rendimiento -expresado ahora de la misma forma	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[41] [[***]].
[42] [[***]].
[43] [[***]].
[44] [[***]].
[45] [[***]].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	que por el Dr. Keunecke (alquileres en proporción al valor de la inversión)- se sitúa entre un mínimo de [[***]].	
852	La diferencia entre el rendimiento efectivo de [[***]], exigido por el Comité de Expertos de Hamburgo, y el criterio del Dr. Keunecke del rendimiento de la inversión expresado como ingresos de alquileres en relación con el valor del inmueble, puede compararse con la diferencia que existe entre el rendimiento obtenido por un banco sobre una hipoteca de vivienda y los pagos anuales por la hipoteca expresados en porcentaje del préstamo. Una hipoteca de préstamo para vivienda por 20 años de 100.000 euros con un tipo de interés del [[***]] necesitaría un pago anual de [[***]]. Los valores [[***]], en consecuencia, son equivalentes y simplemente se expresan sobre distintas bases. El Comité de Expertos especificó el primero, del rendimiento efectivo, mientras que el Dr. Keunecke mide el segundo, o sea el total de los pagos.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
853	Por lo tanto, para hacer una comparación equitativa de los [[***]] que se necesitan según el Comité de Expertos con la medición del Dr. Keunecke, es preciso ponerlos en igual situación económica. Las Comunidades Europeas, en primer lugar, ajustarán la medición del Dr. Keunecke acerca del rendimiento a las condiciones del Comité de Expertos de Hamburgo.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1176 y nota 948	Esto no puede llamar la atención, puesto que el arreglo de 1998 correspondía al valor justo de mercado de los créditos de reembolso del Gobierno de Alemania contra Deutsche Airbus. La cuantía establecida en el acuerdo se basó en [[***[46]]] Además, [[***]] Las condiciones del acuerdo de 1998, en consecuencia, no otorgaron ningún beneficio a Deutsche Airbus en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1185	Para entablar las negociaciones, [[***]] Sin embargo, para evitar que se subestimaran sus créditos, el Gobierno de Alemania [[***]]	El Grupo Especial acepta la recalificación por las CE respecto de los primeros corchetes. Con respecto al resto de este párrafo, el Grupo Especial acepta la objeción de los

[46] [[ ]].

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
		Estados Unidos.
1186	[[***[47]***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1187	[[***[48]]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1188	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1189	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1190	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1191	[[***[49]]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1192	[[***]][50]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1193	Tomando como base [[***]], el Gobierno entabló negociaciones para determinar la cuantía del arreglo. En definitiva, el Gobierno de Alemania obtuvo el acuerdo de Deutsche Airbus para un acuerdo por una cuantía ***superior*** al límite mayor [[***]] el Gobierno de Alemania y Deutsche Airbus convinieron en un arreglo por valor de 1.750 millones de marcos [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1196	A solicitud del Gobierno de Alemania, [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1197	[[***[51]]] Las Comunidades Europeas no comprenden por qué los Estados Unidos no trataron [[***]] en su Primera comunicación escrita, y en consecuencia sólo dieron a conocer una parte de los hechos pertinentes de que tenían conocimiento. Los Estados Unidos estaban obligados, conforme a los párrafos 5 y 15 de los Procedimientos de Trabajo, a presentar todas sus pruebas sobre los hechos en su Primera comunicación escrita.	Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1199	Como ha explicado el Órgano de Apelación, con arreglo al párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* se otorga un "beneficio" si el receptor ha recibido una contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[52] El Gobierno de Alemania y Deutsche Airbus, como	Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[47] **[[.]]**.
[48] **[[.]]**
[49] [[***]]
[50] [[***]].
[51] [[***]].
[52] Informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Aeronaves civiles*, párrafo 157.

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
	cualquier otro participante en el mercado que actúa en condiciones de plena competencia, emplearon el informe [[***]] como indicación del valor en torno del cual habían de negociar las condiciones del arreglo.	
1201	[[***[53]]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1202	Sobre la base de nuevas negociaciones, el Gobierno de Alemania y Deutsche Airbus convinieron en valores superiores a [[***]]. Deutsche Airbus pagó al Gobierno de Alemania el justo valor de sus créditos, por lo que no recibió ninguna ventaja en relación con lo que habría obtenido de un acreedor en condiciones de mercado. No se otorgó a Deutsche Airbus ningún "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
nota 963	***(nota al párrafo 1187)*** [[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1208	Sobre la base del asesoramiento de dos empresas de contabilidad independientes, [[***]], solicitadas conjuntamente por el Gobierno de Alemania y DASA/MBB, se determinó que el valor de la participación del 20 por ciento que tenía KfW en Deutsche Airbus era, el 1º de enero de 1992, de [[***]].	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
1209	[***] Como la valoración se situó por debajo de 505 millones de marcos, el Gobierno de Alemania tenía derecho, por encima del valor de [[***]] establecido por [[***]], a una suma adicional de [[***]] a cambio de la participación de 20 por ciento de KfW. El Gobierno de Alemania, MBB y Deutsche Airbus negociaron un precio de transferencia de [[***]] que Deutsche Airbus pagaría con arreglo a los términos de la garantía junto con los [[***]] millones estipulados en el acuerdo de reestructuración de 1989. Este crédito, como los demás, se liquidó íntegramente por el justo valor de mercado como parte del arreglo de 1998 (véase *supra*).[54] Por lo tanto, contrariamente a las afirmaciones de los Estados Unidos, la transferencia no fue gratuita[55], y no otorgó a Deutsche Airbus ningún beneficio.[56]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

[53] [[***]].

[54] Las Comunidades Europeas señalan que los propios términos de la garantía fueron modificados en 1992 (véase también la sección X.B.2 a) *supra*).

[55] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 550.

[56] Véase la Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 555.

ICC suprimida donde se indica [***]

Párrafo, nota o prueba documental	CONTENIDO	DECISIÓN DEL GRUPO ESPECIAL
CE - Prueba documental 98	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
CE - Prueba documental 563	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
CE - Prueba documental 564	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
CE - Prueba documental 20	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
CE - Prueba documental 327	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
CE - Prueba documental 336	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.
CE - Prueba documental 478	[[***]]	El Grupo Especial acepta la objeción de los Estados Unidos.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO F-4

COMUNICACIÓN DE FECHA 24 DE ABRIL DE 2007

Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (DS316)

1. El Grupo Especial ha recibido la carta de las CE de fecha 16 de abril de 2007, presentada en respuesta a lo dispuesto en el párrafo 7 de la comunicación del Grupo Especial de fecha 30 de marzo de 2007.

2. El Grupo Especial observa que las CE, en su carta de fecha 16 de abril de 2007, indican que han cumplido lo dispuesto por el Grupo Especial en el párrafo 7 de la comunicación de 30 de marzo de 2007, de especificar precisamente la información comercial confidencial y sumamente sensible incluida en cuatro documentos (DS316-EC-HSBI-000088; DS316-EC-HSBI-000146; DS316-EC-HSBI-000199; y DS316-EC-HSBI-000205) en el entendimiento de que, *no obstante* la atribución en esos documentos, a algunas informaciones, del carácter de información comercial confidencial, el conjunto de los documentos, y los demás documentos con información comercial sumamente sensible que contienen la calificación de información comercial confidencial, "conservarán su condición de información comercial sumamente sensible y permanecerán en condiciones que sólo permitan su consulta en la Habitación Custodiada y únicamente por personas autorizadas respecto de la información comercial sumamente sensible".

3. El Grupo Especial observa que los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible del Grupo Especial establecen que la información calificada como confidencial estará sujetas a las restricciones indicadas en la sección V de esos Procedimientos, mientras que la información calificada como sumamente sensible estará sujeta a las restricciones indicadas en la sección VI. Los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible del Grupo Especial no disponen que la información calificada como confidencial quede sujeta todavía a las restricciones aplicables a la información calificada como sumamente sensible. En otras palabras, dichos Procedimientos sólo prevén dos tipos diferentes de restricciones para la protección de la información, que se aplican según que se le haya atribuido carácter confidencial o carácter sumamente sensible.

4. En consecuencia, el Grupo Especial considera que el "entendimiento" de las CE, de que a pesar de la atribución a ciertas informaciones de los documentos mencionados del carácter confidencial, el conjunto de esos documentos conservará su "condición de información comercial sumamente sensible", no está en conformidad con los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible del Grupo Especial ni con los principios generales establecidos en la comunicación del Grupo Especial de 13 de marzo de 2007. Tampoco está en conformidad con las disposiciones de dichos Procedimientos acerca de la presentación de apéndices con versiones expurgadas.

5. En consecuencia, el Grupo Especial dispone que las CE le presenten, y notifiquen a los Estados Unidos, versiones confidenciales de esos documentos, con expurgación de las informaciones a las que se atribuya carácter sumamente sensible, antes del final del horario del **martes 1º de mayo de 2007**. Si las CE no estuvieran dispuestas a cumplir esta resolución, podrán retirar esos documentos de estas actuaciones. Sin embargo, el Grupo Especial señala que, en los casos en que una parte no presente la información necesaria, el Grupo Especial podrá extraer de ese hecho las deducciones apropiadas. *Véase* el informe del Órgano de Apelación, *Canadá - Medidas que afectan a la*

ICC suprimida donde se indica [***]

exportación de aeronaves civiles ("*Canadá - Aeronaves*"), WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, párrafos 197-206.

6. El Grupo Especial no adopta posición acerca de la pertinencia de la atribución a las informaciones que figuran en los documentos mencionados del carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible.

7. Se invita a los Estados Unidos a presentar, antes del final del horario del **viernes 27 de abril de 2007**, cualquier observación que deseen formular acerca de la pertinencia de la recalificación de informaciones por las CE atribuyéndoles el carácter de información comercial confidencial o sumamente sensible en respuesta a las resoluciones del Grupo Especial de 30 de marzo y 4 de abril de 2007.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO F-5

COMUNICACIÓN DE 30 DE ABRIL DE 2007

Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (DS316)

16. El Grupo Especial ha recibido la carta de las CE de fecha 25 de abril de 2007. El Grupo Especial toma nota del compromiso de las CE de presentar al Grupo Especial a más tardar el 1º de mayo de 2007, notificándolas a los Estados Unidos, versiones no confidenciales (de las que se hayan expurgado las informaciones a las que se atribuya carácter sumamente sensible) de los documentos mencionados en la comunicación del Grupo Especial de 24 de abril de 2007.

17. En respuesta a la petición de las CE de una explicación de la forma en que el Grupo Especial entiende los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible en lo referente a las versiones expurgadas de las pruebas documentales, el Grupo Especial observa que la cuestión tratada en su comunicación de 24 de abril de 2007 no era si dichos Procedimientos obligan a las partes a presentar versiones expurgadas de las pruebas documentales en sí mismas. En la medida en que se entienda que esos Procedimientos no obligan a presentar versiones expurgadas de las pruebas documentales, la carta de las CE ha señalado un grave problema de dichos Procedimientos. Si es exacto el punto de vista de las CE según el cual, con arreglo a los Procedimientos citados, la información comercial confidencial incluida en "documentos con información comercial sumamente sensible" efectivamente debe tratarse como información comercial sumamente sensible, quedaría anulado el derecho de las personas autorizadas a la información comercial confidencial a tener acceso a esa información en la medida en que figure en pruebas documentales que también contienen información comercial sumamente sensible.

18. Una norma que disponga la presentación de versiones confidenciales de todas las pruebas documentales con expurgación de la información comercial sumamente sensible parecería un medio práctico de asegurar que las personas autorizadas pudieran ver las categorías de información confidencial a las que tienen acceso autorizado.[1] En consecuencia, el Grupo Especial se propone modificar los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible para aclarar la existencia de tal norma. La alternativa consistiría, como observan las CE, en permitir que las personas autorizadas a la información comercial sumamente sensible expurguen la información comercial sumamente sensible de las pruebas documentales que también contengan información comercial confidencial y retiren la "versión expurgada" resultante de la Habitación Custodiada y la traten con arreglo a las normas que rigen la información comercial confidencial. El Grupo Especial no se inclina a imponer la responsabilidad de expurgar las pruebas documentales de una de las partes a las personas autorizadas a la información comercial sumamente sensible de la otra parte.

19. Se dispone que las partes presenten cualquier observación acerca de esta propuesta, o cualquier otra sugerencia que deseen formular para asegurar que las personas autorizadas a la información comercial confidencial tengan acceso a la información confidencial incluida en pruebas documentales que también contengan información comercial sumamente sensible, antes del final del horario del **viernes 4 de mayo de 2007**.

[1] El Grupo Especial observa que los Estados Unidos han presentado, en relación con su Primera comunicación, versiones confidenciales de las pruebas documentales con expurgación de la información comercial sumamente sensible que contenían.

ICC suprimida donde se indica [***]

ANEXO F-6

COMUNICACIÓN DE 23 DE MAYO DE 2007

Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (DS316)

20. El Grupo Especial ha recibido la carta de las CE de fecha 18 de mayo de 2007, y las observaciones presentadas a su respecto por los Estados Unidos el 22 de mayo de 2007. El Grupo Especial toma nota del compromiso de las CE acerca de la preparación de un adecuado apéndice con la versión íntegra de la información comercial sumamente sensible de conformidad con el párrafo 52 de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible y las comunicaciones del Grupo Especial de 13 de marzo y 14 de mayo de 2007 respecto de sus respuestas a las preguntas y su Segunda comunicación escrita.

21. El Grupo Especial ha examinado la modificación propuesta por las CE al procedimiento de verificación de las pruebas documentales en versión expurgada que figura en el punto iii) del párrafo 52 k*bis*) de la versión revisada de 14 de mayo de 2007, a fin de que esa verificación pueda llevarse a cabo por un representante autorizado con ese fin. A la luz del párrafo 24 de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, en el que se dispone que, a menos que se disponga expresamente otra cosa, dichos Procedimientos no son aplicables al trato de la información comercial confidencial o sumamente sensible por la parte o el tercero que la haya presentado, y ante la falta de toda objeción, el Grupo Especial acepta la modificación propuesta por las CE. La modificación correspondiente del párrafo 52 está incorporada en la adjunta versión revisada de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible.

22. Con respecto a la enmienda propuesta por las CE para el párrafo 52 a) de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, el Grupo Especial observa que ya ha indicado anteriormente su criterio de que el apéndice sobre información comercial sumamente sensible debe ser un documento que pueda leerse en sí mismo y no una simple compilación de los párrafos que contengan información comercial sumamente sensible. La propuesta de las CE parece reflejar este punto de vista, y por lo tanto, con una leve modificación aclaratoria, el Grupo Especial acepta la modificación, que se consigna en la adjunta versión revisada de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible.

23. Con respecto a las observaciones de las CE acerca de la colocación de corchetes en las pruebas documentales, el Grupo Especial observa que las modificaciones de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible que transmitió a las partes el 14 de mayo de 2007, en que se incorporan nuevos párrafos 4 d) y 5 b), tienen por objeto incorporar en esos Procedimientos mismos la prescripción, señalada por el Grupo Especial en varias resoluciones de esta diferencia, de identificar expresamente mediante el empleo de corchetes, simples o dobles según correspondan, la información comercial confidencial o sumamente sensible que figure, en particular, en las pruebas documentales. Aunque esta prescripción no se incluyó explícitamente en los Procedimientos citados tal como se adoptaron inicialmente, el Grupo Especial ha llegado a la conclusión de que la colocación entre corchetes de la información comercial confidencial incluida en las pruebas documentales está impuesta por dichos Procedimientos. En el párrafo 2 a) de su comunicación de 13 de marzo de 2007, el Grupo Especial aclaró lo siguiente:

ICC suprimida donde se indica [***]

> "Las partes no deben presentar comunicaciones enteras ni pruebas documentales calificadas como información comercial confidencial o información comercial sumamente sensible, sino indicar específicamente, mediante el empleo de corchetes conforme a lo dispuesto en el párrafo 4, la información, *dentro* de esas comunicaciones o pruebas documentales, a la que consideren que debe atribuirse ese carácter. ... Si una de las partes considera que una comunicación o prueba documental contiene información comercial confidencial, **debe** indicar esa información mediante el empleo de corchetes conforme a lo previsto en el párrafo 4." (sin subrayar en el original; las negritas figuran en él)

El Grupo Especial reiteró su criterio a este respecto en su comunicación de 30 de marzo de 2007, manifestando nuevamente que "las partes no deben presentar comunicaciones enteras ni pruebas documentales calificadas como confidenciales o sumamente sensible, sino indicar específicamente, mediante el empleo de corchetes conforme a lo dispuesto en los párrafos 4 y 5, la información, dentro de esas comunicaciones o pruebas documentales, a la que consideren que debe atribuirse ese carácter". Por lo tanto, el agregado de los párrafos 4 d) y 5 d) a los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible no representa una nueva prescripción, sino que en esos párrafos se incorpora al texto de dichos Procedimientos lo sustancial de las anteriores resoluciones del Grupo Especial. En consecuencia, el Grupo Especial se abstendrá de suprimirlos.

24. Para mayor claridad, el Grupo Especial confirma que estas modificaciones entran en vigor el 14 de mayo de 2007. En consecuencia, las partes (y los terceros) deberán poner entre corchetes la información específicamente calificada como información comercial confidencial (o sumamente sensible) que figure en cualquier prueba documental presentada a partir del 14 de mayo de 2007. Sin embargo, las partes **no están** obligadas a poner entre corchetes retroactivamente la información comercial confidencial o sumamente sensible que figure en pruebas documentales presentadas con anterioridad al 14 de mayo de 2007, salvo en la medida en que el Grupo Especial ya haya dispuesto que lo hagan. Esto no excluye la posibilidad de que el Grupo Especial disponga, en casos determinados, que una parte ponga entre corchetes la información comercial confidencial o sumamente sensible incluida en pruebas documentales presentadas antes de esa fecha.

25. El Grupo Especial toma nota de la preocupación expresada por las CE acerca de la presentación de versiones no confidenciales de las pruebas documentales. El Grupo Especial aclara que los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, con las modificaciones introducidas, no tienen por objeto exigir que las partes elaboren y presenten versiones no confidenciales de las pruebas documentales (es decir, versiones de ellas en que se haya expurgado la información comercial confidencial), aunque tales versiones, desde luego, se recibirán con satisfacción. El Grupo Especial ha consignado este criterio en una modificación aclaratoria del párrafo 38 b).

26. Con respecto a las Pruebas documentales 167, 551 a 561 y 077 presentadas por las CE, el Grupo Especial toma nota de la solicitud de las CE de que el Grupo Especial pida a los Estados Unidos "que especifiquen cuáles son las informaciones respecto de las cuales desean que se eliminen los corchetes y fundamenten de qué forma la indebida colocación de corchetes perjudica sus posibilidades de preparar su Segunda comunicación escrita, antes de imponer a las Comunidades Europeas y a los interesados la carga de rehacer la colocación de corchetes en esas pruebas documentales". Las CE formulan esta petición a pesar de no haber presentado dentro del plazo aplicable ninguna respuesta a las objeciones de los Estados Unidos acerca de la supuesta atribución excesiva del carácter confidencial en las pruebas documentales mencionadas. El Grupo Especial observa asimismo que, en su comunicación de 14 de mayo de 2007, aceptó las objeciones de los Estados Unidos a la atribución por las CE de carácter confidencial a las pruebas documentales citadas

ICC suprimida donde se indica [***]

y dispuso que las CE volvieran a presentarlas poniendo entre corchetes únicamente la información comercial específicamente confidencial que contuvieran, a más tardar el 18 de mayo de 2007.

27. El Grupo Especial recuerda que el párrafo 2 de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible aclara que la parte que presenta información que desea que se considere información comercial confidencial está obligada a actuar de buena fe y con moderación al atribuir ese carácter a las informaciones, y esforzarse por hacerlo únicamente si su revelación *causaría perjuicios a quienes hayan dado origen* a la información. Del mismo modo, el párrafo 9 de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible aclara que la parte que presente información que desee que se considere información comercial sumamente sensible está obligada a actuar de buena fe y con moderación al atribuirle ese carácter y esforzarse por calificar la información como sumamente sensible únicamente si su revelación *causaría un daño* ***excepcional*** *a quienes hayan dado origen* a la información, estableciendo categorías de informaciones que pueden y que no pueden calificarse como sumamente sensibles. Es criterio del Grupo Especial que los Procedimientos imponen a la parte que asigna a una información carácter confidencial o sumamente sensible, en caso de que ello sea impugnado, la carga de demostrar que la respectiva información cumple los criterios necesarios para tales regímenes. Las modificaciones propuestas por las CE a los párrafos 38 d) y 52 k*bis*) trasladarían esa carga imponiendo obligaciones a la parte que no ha presentado los documentos y al Grupo Especial. El Grupo Especial considera que una parte que recibe información calificada como confidencial no está obligada a identificar la parte de la información en que desea que se supriman los corchetes justificando su petición sobre la base de que la atribución de carácter confidencial a tal información perjudica sus posibilidades de preparar sus comunicaciones al Grupo Especial. Tampoco es obligación del Grupo Especial señalar a una parte los pasajes de las pruebas documentales que desee analizar en su informe para verificar si determinada información se considera confidencial por la parte que la ha presentado.[1]

28. El Grupo Especial considera que corresponde a las CE cumplir la disposición del Grupo Especial de 14 de mayo de 2007, y se abstendrá de disponer que los Estados Unidos justifiquen sus objeciones en la forma que solicitan las CE. Al no haber respondido las CE a las objeciones de los Estados Unidos a la atribución de carácter confidencial a la totalidad de las pruebas documentales mencionadas, el Grupo Especial no está en condiciones de pronunciarse acerca de si determinada información incluida en esas pruebas documentales puede o no calificarse debidamente como confidencial.[2] El Grupo Especial observa que, con arreglo al párrafo 2 de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible, el hecho de que una información no sea de conocimiento público no es más que uno de los elementos que corresponde tomar en consideración al atribuir carácter confidencial a las informaciones. Se dispone que las CE cumplan la resolución anterior del Grupo Especial y presenten versiones de las pruebas documentales citadas rectificando el empleo de corchetes antes del **final del horario del miércoles 30 de mayo de 2007**.

29. Por último, el Grupo Especial observa que no considera necesario reunirse con las partes a esta altura para discutir estas cuestiones.

---

[1] El Grupo Especial, desde luego, colaborará con las partes para asegurar que ningún documento público de esta diferencia contenga información comercial confidencial o sumamente sensible.

[2] El Grupo Especial señala, sin embargo, que sobre la base de los principios que ha formulado en sus resoluciones sobre la cuestión de la atribución de carácter confidencial o sumamente sensible a las informaciones le resulta difícil aceptar que se pueda calificar como información comercial confidencial, por ejemplo, partes del índice y los números de sección y los títulos de determinadas disposiciones contractuales, o cláusulas contractuales aparentemente habituales (por ejemplo, las cláusulas por las que el acuerdo sólo podrá modificarse por escrito).

ICC suprimida donde se indica [***]

30. Sobre la base de lo anterior, el Grupo Especial se abstendrá de incluir en los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible (versión revisada de 14 de mayo de 2007) los párrafos 38 d) y 52 k*bis*) propuestos por las CE y de suprimir de ellos los párrafos 4 d), 5 d) y 20*bis*. En cambio, el Grupo Especial incorpora en dichos Procedimientos las modificaciones propuestas a los párrafos 52 a) y 52 k*bis*) acerca de las personas autorizadas a verificar la expurgación de la información comercial sumamente sensible de las pruebas documentales. Se adjunta una versión revisada de los Procedimientos en materia de información comercial confidencial e información comercial sumamente sensible que refleja las resoluciones del Grupo Especial.