

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS353/16
2 de octubre de 2012

(12-5327)

Original: inglés

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES (SEGUNDA RECLAMACIÓN)

Recurso de la Unión Europea al párrafo 5 del artículo 21 del ESD

Solicitud de celebración de consultas

La siguiente comunicación, de fecha 25 de septiembre de 2012, dirigida por la delegación de la Unión Europea a la delegación de los Estados Unidos y al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

Con respecto a la diferencia WT/DS353, *Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)* (*Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*), la Unión Europea solicita por la presente la celebración de consultas con los Estados Unidos de conformidad con el artículo 4 y el párrafo 5 del artículo 21 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)*, el párrafo 1 del artículo 4, el párrafo 1 del artículo 7 y el artículo 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*, y el "Procedimiento acordado en virtud de los artículos 21 y 22 del *Entendimiento sobre Solución de Diferencias* y el artículo 7 del *Acuerdo SMC*" concertado por la Unión Europea y los Estados Unidos respecto de la presente diferencia el 12 de enero de 2012 (acuerdo sobre la secuencia).¹

I. ANTECEDENTES

Durante decenios, los Estados Unidos han concedido subvenciones para el desarrollo y la producción de grandes aeronaves civiles. Aunque hay desacuerdo en cuanto a la cuantía exacta de la subvención total, no se discute que asciende a muchos miles de millones de dólares.

El 23 de marzo de 2012, el Órgano de Solución de Diferencias (OSD) adoptó el informe del Órgano de Apelación y el informe del Grupo Especial (modificado) en la *diferencia Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*, en los que se constató que las administraciones estadounidenses a nivel federal, estatal y local conceden subvenciones a productores estadounidenses de grandes aeronaves civiles (LCA) -específicamente la Boeing Company (Boeing)- que son incompatibles con las obligaciones de los Estados Unidos en virtud del *Acuerdo SMC*.

¹ WT/DS353/14, 27 de abril de 2012, *Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)*, Entendimiento entre la Unión Europea y los Estados Unidos con respecto a los procedimientos previstos en los artículos 21 y 22 del *ESD*, suscrito el 12 de enero de 2012.

En concreto, el OSD resolvió que las siguientes medidas son subvenciones específicas, en el sentido de los artículos 1 y 2 del *Acuerdo SMC*, que causan efectos desfavorables, o amenaza de efectos desfavorables, para los intereses de la Unión Europea (UE), en el sentido del apartado c) del artículo 5 y los apartados b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 de dicho *Acuerdo*:

- los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público en el marco de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la Administración Nacional de Aeronáutica Espacial (NASA);
- los pagos y el acceso a instalaciones en el marco de los programas de inversión y desarrollo aeronáuticos del Departamento de Defensa de los Estados Unidos (DoD);
- las exenciones fiscales en virtud de la legislación relativa a las empresas de ventas en el extranjero/ingresos extraterritoriales (EVE/IET) y de la legislación que la sucedió;
- las reducciones del tipo del impuesto sobre negocios y actividades (B&O) del Estado de Washington; y
- las exenciones fiscales relacionadas con los bonos industriales (IRB) emitidos por la ciudad de Wichita (Kansas).

El OSD recomendó que los que los Estados Unidos adoptaran las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retirar las subvenciones.² De conformidad con el párrafo 9 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*, los Estados Unidos tenían de plazo hasta el 24 de septiembre de 2012 para cumplir las recomendaciones del OSD.

El OSD resolvió también que los Estados Unidos conceden subvenciones a Boeing que están prohibidas por el *Acuerdo SMC* y recordó que las recomendaciones anteriores del OSD con respecto a este asunto siguen estando vigentes.³

Mediante una comunicación de fecha 23 de septiembre de 2012, los Estados Unidos notificaron a la Unión Europea que han adoptado varias medidas por las que supuestamente se retiran las subvenciones o eliminan sus efectos desfavorables (notificación de 23 de septiembre de 2012).

II. RESUMEN

Las medidas y los hechos enumerados por los Estados Unidos en su notificación de 23 de septiembre de 2012 no retiran las subvenciones ni eliminan sus efectos desfavorables, como exigen el párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*. En cambio, después de concluido el plazo de aplicación el 24 de septiembre de 2012, los Estados Unidos mantienen subvenciones específicas que causan efectos desfavorables actuales para los intereses de la UE. Estas subvenciones también son subvenciones prohibidas, ya que están supeditadas a los resultados de exportación y al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados. En consecuencia, la Unión Europea considera que los Estados Unidos no han cumplido las recomendaciones y resoluciones del OSD. Por consiguiente, la Unión Europea solicita la celebración de consultas con los Estados Unidos en relación, entre otras, con las cuestiones que se describen a continuación.

² Véase el acta de la reunión del OSD de 23 de marzo de 2012, documento WT/DSB/M/313, párrafo 79.

³ Informe del Grupo Especial, Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación), en especial la sección VIII.

III. MEDIDAS

Después de concluido el plazo de aplicación el 24 de septiembre de 2012, los Estados Unidos mantienen miles de millones de dólares de subvenciones, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que comprenden las subvenciones que el OSD resolvió que eran subvenciones específicas que causan efectos desfavorables y subvenciones adicionales que constituyen "medidas destinadas a cumplir", en el sentido del párrafo 5 del artículo 21 del *ESD*. Estas subvenciones causan efectos desfavorables actuales y están prohibidas. Entre esas subvenciones específicas figuran, entre otras, las siguientes⁴:

1. Subvenciones de la NASA para investigación y desarrollo

Los Estados Unidos afirmaron en su notificación de 23 de septiembre de 2012 que la NASA: a) ha modificado los derechos conferidos a las partes en virtud de los contratos abarcados por las recomendaciones y resoluciones del OSD, y los contratos posteriores, a fin de hacerlos compatibles con la práctica comercial; b) ha puesto fin a los programas Advanced Composites Technology, High Speed Research, Advanced Subsonic Technology, High Performance Computing and Communications, Quiet Aircraft Technology, Vehicle Systems y Research and Technology Base, y ha reducido la financiación de contratos de investigación aeronáutica suscritos con partes privadas en el marco de otros programas de investigación aeronáutica; c) ha modificado sus políticas para suprimir las limitaciones del acceso a los resultados de sus actividades de investigación y desarrollo, para lo cual, entre otras medidas, ha dejado de utilizar cláusulas sobre derechos exclusivos limitados sobre datos ("LERD"); y d) ha aplicado una política que trata de lograr que se divulguen con más rapidez los resultados de las investigaciones que patrocina cuando adquiere servicios de investigación y desarrollo de entidades privadas.

La Unión Europea ha analizado detenidamente estas afirmaciones y medidas y considera que la NASA mantiene subvenciones que benefician actualmente a los productores estadounidenses de LCA al proporcionar a Boeing financiación y acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público para actividades de investigación y desarrollo aplicables al desarrollo, el diseño y la producción de LCA en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, así como al permitir a Boeing la utilización exenta de regalías de las tecnologías desarrolladas con esa financiación y ayuda o la utilización de esas tecnologías en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, en el marco, entre otros, de los siguientes programas:

- Advanced Composites Technology;
- High Speed Research;
- Advanced Subsonic Technology;
- High Performance Computing and Communications;
- Aviation Safety;
- Quiet Aircraft Technology;
- Vehicle Systems;
- Research and Technology Base;
- Fundamental Aeronautics;
- Integrated Systems Research;
- Aeronautics Strategy and Management;

⁴ Se debe considerar que los programas de la NASA y del DoD enumerados *infra* abarcan todos los programas y proyectos de investigación y desarrollo de la NASA o el DoD incluidos en los sentidos de esos términos como los utilizó la UE ante el Grupo Especial inicial en la diferencia DS353, con independencia de cualquier cambio anterior o ulterior en los títulos, códigos presupuestarios o estructura organizativa.

- Aeronautics Test Program;
- High End Computing; y
- Strategic Capabilities Assets Program.

La Unión Europea considera que las subvenciones incluyen, pero no exclusivamente, las concedidas mediante cualesquiera contratos y otros acuerdos suscritos con Boeing (modificados), en el marco de estos programas, así como mediante los contratos y otros acuerdos (modificados) enumerados en el anexo A de la notificación de 23 de septiembre de 2012 de los Estados Unidos, y los programas conexos.

2. Subvenciones del Departamento de Defensa para investigación y desarrollo

Los Estados Unidos afirmaron en su notificación de 23 de septiembre de 2012 que el DoD: a) ha modificado los derechos conferidos a las partes en virtud de los acuerdos de cooperación, acuerdos de inversión en tecnología y otras transacciones abarcados por las recomendaciones y resoluciones del OSD, así como los contratos posteriores, para hacerlos compatibles con la práctica comercial; y b) ha dejado de financiar los programas siguientes: Dual Use Application and Dual Use Science and Technology (Program Element ("PE") 0602305F); Navy Manufacturing Technology ("ManTech") (PE 0603771F); Air Force ManTech (PE 0708011F); las investigaciones de Defense Advanced Research Projects Agency sobre el Joint Strike Fighter (PE 0603800E); las investigaciones del Ejército relacionadas con el Comanche (PE 0604223A); las investigaciones de la Fuerza Aérea sobre el B-2 (PE 0604240F); y las investigaciones de la Fuerza Aérea sobre los A-6 Squadrons (PE 0604240F).

La Unión Europea ha analizado detenidamente estas afirmaciones y medidas y considera que el DoD de los Estados Unidos mantiene subvenciones que benefician actualmente a los productores estadounidenses de LCA al proporcionar a Boeing financiación y acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público para actividades de investigación y desarrollo aplicables al desarrollo, el diseño y la producción de LCA en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, así como al permitir a Boeing la utilización exenta de regalías de las tecnologías desarrolladas con esa financiación y ayuda o la utilización de esas tecnologías en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, en el marco, entre otros, de los siguientes programas:

- A-6 Squadrons;
- Advanced Materials for Weapons Systems;
- Aerospace Avionics/Aerospace Sensors;
- Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies;
- Aerospace Propulsion;
- Aerospace Propulsion and Power Technology;
- Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo;
- Airborne Warning and Control System (AWACS);
- Aviation Safety Technologies;
- Aviation Survivability;
- AV-8B Aircraft;
- B-2 Advanced Technology Bomber;
- C-17;
- Comanche;
- CV-22;
- Defense Research Sciences;
- Dual Use Applications/Dual Use Science & Technology Program;

- F/A-18 Squadrons;
- F-22;
- Flight Vehicle Technology;
- Flight Vehicle Technology Integration;
- KC-10S;
- KC-46, Next Generation Aerial Refueling Aircraft;
- Joint Strike Fighter;
- Long Range Strike Bomber;
- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness Program (Air Force, Navy, Defense Logistics Agency, Defense Wide Manufacturing Science and Technology);
- Materials;
- Materials and Biological Technology;
- Multi-Mission Maritime Aircraft (P-8A);
- RDT&E for Aging Aircraft;
- Sustainment Science & Technology;
- Technology Transfer;
- Technology Transition; y
- V-22.

La Unión Europea considera que las subvenciones incluyen, pero no exclusivamente, las concedidas mediante cualesquiera contratos y otros acuerdos suscritos con Boeing (modificados), en el marco de estos programas, así como mediante los acuerdos y otras transacciones (modificados) enumerados en el anexo B de la notificación de 23 de septiembre de 2012 de los Estados Unidos, y los programas conexos.

3. Subvenciones de la Administración Federal de Aviación para investigación y desarrollo

La Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, en colaboración con la NASA, mantiene subvenciones que benefician actualmente a los productores estadounidenses de LCA al proporcionar a Boeing financiación y acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público para actividades de investigación y desarrollo aplicables al desarrollo, el diseño y la producción de LCA, así como al conceder a Boeing la utilización exenta de regalías de las tecnologías desarrolladas con esa financiación y ayuda, en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, a través del programa Continuous Lower Emissions, Energy, and Noise (CLEEN) y otros programas de investigación y desarrollo de la FAA. Esa ayuda para investigación y desarrollo está autorizada por 49 U.S.C. §§ 44501-44517, 48102, y por las disposiciones legislativas que renuevan periódicamente esa autorización.

4. Subvenciones del Estado de Washington y las autoridades locales

Los Estados Unidos afirmaron en su notificación de 23 de septiembre de 2012 que el Estado de Washington está aplicando tipos del impuesto B&O para la fabricación y venta al por menor en el sector aeroespacial de manera compatible con el apartado c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*.

La Unión Europea ha analizado detenidamente esta afirmación y considera que el Estado de Washington y sus subdivisiones políticas mantienen las siguientes subvenciones que benefician actualmente a Boeing:

- la reducción del tipo del impuesto B&O estatal para los fabricantes de aeronaves comerciales;

- las bonificaciones fiscales del B&O estatal para desarrollo previo a la producción de productos aeroespaciales y de los impuestos sobre la propiedad;
- las exenciones del impuesto estatal sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos;
- las reducciones del impuesto B&O en la ciudad de Everett;
- las bonificaciones fiscales del B&O estatal para los impuestos especiales sobre los arrendamientos de edificios y terrenos abarcados, de conformidad con el artículo 10 del Proyecto de Ley 2466 de la Cámara (capítulo 177, leyes de 2006);
- el establecimiento por el condado de Snohomish (Washington) del "Dreamlifter Operations Center" en Paine Field; y
- el establecimiento del "Joint Center for Aerospace Technology Innovation" entre otros fines para proporcionar financiación, coordinación y formación relacionadas con las actividades de investigación y desarrollo aeroespacial.

5. Legislación EVE/IET y legislación que la sucedió

Los Estados Unidos afirmaron en su notificación de 23 de septiembre de 2012: a) que han promulgado legislación por la que se pone fin a la ventajas fiscales EVE/IET; y b) confirmaron que Boeing no utilizó ventajas fiscales EVE ni IET después de 2006 .

La Unión Europea ha analizado detenidamente estas afirmaciones y medidas y considera que los Estados Unidos mantienen exenciones y exclusiones fiscales en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió que benefician actualmente a Boeing.

6. Subvenciones del Estado de Kansas y la ciudad de Wichita

Los Estados Unidos afirmaron en su notificación de 23 de septiembre de 2012 que la ciudad de Wichita: a) está aplicando su programa de IRB de manera compatible con el apartado c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*; y b) no ha suministrado ningún IRB a Boeing desde 2007.

La Unión Europea ha analizado detenidamente estas afirmaciones y considera que el Estado Kansas y la ciudad de Wichita mantienen reducciones de los impuestos estatales y locales sobre la propiedad y las ventas que benefician actualmente a Boeing en relación con la emisión de IRB por la ciudad de Wichita.

7. Subvenciones del Estado de Carolina del Sur y las autoridades locales

El Estado de Carolina del Sur y sus subdivisiones políticas, incluido el condado de Charleston, mantienen diversas subvenciones para Boeing relacionadas con la producción del modelo de aeronave 787 de la empresa, principalmente (pero no exclusivamente) como parte de dos conjuntos de incentivos: i) los incentivos del "Proyecto Gemini", relacionados con la ubicación, establecimiento y funcionamiento de una nueva cadena de montaje final para el 787 en el Aeropuerto Internacional Charleston en North Charleston (Carolina del Sur); y ii) los incentivos del "Proyecto Emerald", relacionados con la ubicación, establecimiento y funcionamiento de instalaciones de fabricación de componentes del fuselaje del 787 en el mismo lugar. Esas subvenciones han servido para animar a Boeing a ubicar en Carolina del Sur una parte de su producción y montaje que en caso contrario podrían haber estado ubicados en el Estado de Washington y beneficiarse de las subvenciones

estatales y locales de dicho Estado indicadas en el punto 0 *supra*. Estas subvenciones estatales y locales de Carolina del Sur incluyen, entre otras, las siguientes:

A. Proyecto Gemini

Las medidas que constituyen las subvenciones concedidas por Carolina del Sur y sus subdivisiones políticas para las instalaciones de montaje final del 787 de Boeing comprenden medidas de diversos organismos y juntas estatales, el órgano legislativo del Estado y múltiples organismos y autoridades del condado de Charleston. Varios de los compromisos contraídos por Carolina del Sur con Boeing relacionados con el Proyecto Gemini están recogidos en tres instrumentos: i) Project Gemini Agreement between Boeing and the State of South Carolina, de fecha 1º de enero de 2010; ii) H3130 (Ley Nº 124 de 2009); y iii) Fee Agreement between Charleston County and Boeing, de fecha 1º de diciembre de 2009 (el "Boeing Fee Agreement").

Entre las subvenciones concedidas a Boeing para las instalaciones de montaje final del 787, entre otras cosas mediante estos tres instrumentos junto con otros, figuran las siguientes:

- concesión de un arrendamiento a largo plazo de terrenos públicos a precios inferiores a los del mercado;
- suministro de instalaciones e infraestructuras financiadas mediante la emisión de bonos por el Estado sin ningún costo para Boeing;
- exenciones de los impuestos estatales sobre las ventas y la utilización;
- reducciones del impuesto estatal sobre la renta de sociedades mediante acuerdos de asignación y distribución de ingresos y la designación de polígono industrial de varios condados;
- exenciones del impuesto sobre la propiedad para los grandes cargueros de Boeing, de conformidad con H3482 (Ley Nº 45 de 2009);
- la creación de programas de contratación, formación y desarrollo de la mano de obra para Boeing; y
- reducciones del impuesto sobre la propiedad en virtud de un acuerdo de sustitución del impuesto por una tasa suscrito con el condado de Charleston.

B. Proyecto Emerald

Las medidas que constituyen las subvenciones concedidas por Carolina del Sur y sus subdivisiones políticas para las instalaciones de fabricación de componentes del 787 de Boeing comprenden medidas de diversos organismos y juntas estatales, el órgano legislativo del Estado y múltiples organismos y autoridades del condado de Charleston. Varios de los compromisos contraídos por Carolina del Sur con Boeing relacionados con el Proyecto Emerald están recogidos en dos instrumentos: i) Project Emerald Confidential Site Development and Incentive Agreement, de 2006 (sin fecha); y ii) Fee Agreement between Charleston County and Vought Aircraft Industries, Global Aeronautica, and Boeing, de fecha 19 de diciembre de 2006 ("Project Emerald Fee Agreement").

Entre las subvenciones concedidas a Boeing para las instalaciones de fabricación de componentes del 787, entre otras cosas mediante estos dos instrumentos junto con otros, figuran las siguientes:

- concesión de un arrendamiento a largo plazo de terrenos públicos a precios inferiores a los del mercado;
- suministro de instalaciones e infraestructuras financiadas mediante la emisión de bonos por el Estado sin ningún costo para Boeing;
- reducciones del impuesto estatal sobre la renta de sociedades mediante la designación de un polígono industrial de varios condados; y
- reducciones del impuesto sobre la propiedad en virtud de un acuerdo de sustitución del impuesto por una tasa suscrito con el condado de Charleston.

Además de las medidas enumeradas específicamente en la sección III de la presente solicitud de consultas, la Unión Europea considera también que cualesquiera modificaciones, suplementos, prórrogas, medidas sustitutivas, medidas de renovación, medidas conexas o medidas de aplicación pueden ser también subvenciones que causan efectos desfavorables actuales y están prohibidas.

IV. FUNDAMENTO JURÍDICO

Los Estados Unidos afirmaron en su notificación de 23 de septiembre de 2012 que, habida cuenta de las condiciones de competencia en el mercado de grandes aeronaves civiles y de las medidas adoptadas por los Estados Unidos, ha dejado de existir cualquier efecto desfavorable de las subvenciones en cuestión, o ya no existe una "relación auténtica y sustancial de causa a efecto" entre las subvenciones objeto de las recomendaciones y resoluciones del OSD y cualquier efecto desfavorable en el sentido del apartado c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*. Mediante sus supuestas medidas, los Estados Unidos afirman que han retirado la subvención o eliminado los efectos desfavorables por lo que respecta a cada una de las subvenciones declaradas incompatibles con el apartado c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*. Los Estados Unidos afirman que así ocurre en relación con todas las aeronaves de Boeing abarcadas por las recomendaciones y resoluciones del OSD, así como con las aeronaves de Airbus respecto de las que existían los efectos desfavorables.

La Unión Europea ha analizado detenidamente estas afirmaciones y medidas y considera que, después de concluido el plazo de aplicación, los Estados Unidos mantienen una serie de subvenciones, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Esas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y el artículo 2 del *Acuerdo SMC*. Esas subvenciones específicas benefician actualmente al desarrollo, la producción y la venta de las familias de LCA de Boeing 737NG, 737 Max, 747, 767, 777 y 787, así como a cualquier otro futuro derivado de estas familias de LCA, incluido el 777. Conjuntamente, y en las condiciones de competencia existentes en los mercados de LCA, esas subvenciones causan efectos desfavorables actuales, o amenaza de esos efectos, para los intereses de la UE, de forma incompatible con lo dispuesto en el apartado c) del artículo 5, los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 y los párrafos 4 y 5 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*. Los efectos de esas subvenciones repercuten desfavorablemente en las ventas, cuotas de mercado y precios de las familias de LCA de Airbus A320, A320neo, A330, A350XWB y A380. Específicamente, las subvenciones causan perjuicio grave actual, o amenaza de ese perjuicio, a los intereses de la UE en forma de: i) desplazamiento y obstaculización de las importaciones de la UE en los Estados Unidos, en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 6 del *Acuerdo SMC*; ii) desplazamiento y obstaculización de las exportaciones de la UE a otros mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del *Acuerdo SMC* (inclusive sobre la base del párrafo 4 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*); y iii) significativas subvaloración de precios, contención de la subida de los precios,

reducción de los precios y pérdida de ventas, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del *Acuerdo SMC* (inclusive sobre la base del párrafo 5 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*).

Las subvenciones también están supeditadas a los resultados de exportación, así como al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, de tal manera que, en consecuencia, son incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 3 y el párrafo 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC*. Por último, mediante las medidas identificadas en la presente solicitud, los Estados Unidos conceden un trato menos favorable que el otorgado a productos similares originarios de los Estados Unidos, de manera incompatible con lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 del artículo III del *GATT de 1994*.

* * * * *

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 4 y el párrafo 2 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*, en el anexo de la presente solicitud se incluye una relación de las pruebas de que se dispone respecto de la existencia y naturaleza de estas subvenciones y el perjuicio grave que causan a los intereses de la UE.

De conformidad con el párrafo 1 del acuerdo sobre la secuencia, la Unión Europea espera celebrar esas consultas dentro de los 15 días siguientes a la recepción de esta solicitud por los Estados Unidos.

En la medida en que las partes no puedan resolver esta diferencia mediante consultas y la Unión Europea presente por consiguiente una solicitud de establecimiento de un grupo especial, la Unión Europea se reserva el derecho a solicitar en ese momento que el OSD inicie los procedimientos para la obtención de la información relativa al perjuicio grave previstos en el Anexo V del *Acuerdo SMC*. En ese momento el OSD "iniciará" esos procedimientos, como se aclaró en el informe del Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*.⁵

La presente solicitud de celebración de consultas se entiende sin perjuicio del derecho de la Unión Europea de solicitar directamente la autorización del OSD para aplicar contramedidas, de conformidad con la nota 1 y el párrafo 6 del acuerdo sobre la secuencia.

⁵ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*, párrafos 531-533, 549.

ANEXO

RELACIÓN DE LAS PRUEBAS DISPONIBLES

A los efectos del párrafo 2 del artículo 4 y el párrafo 2 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*, la Unión Europea expone a continuación las pruebas de que dispone en este momento respecto de la existencia y naturaleza de las subvenciones específicas objeto de la presente solicitud de consultas, así como respecto del perjuicio grave causado por las subvenciones a los intereses de la UE. La Unión Europea se reserva el derecho de complementar o modificar esta lista en el futuro, según proceda.

- Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*, WT/DS353/R, 31 de marzo de 2011, adoptado con las modificaciones introducidas por el informe del Órgano de Apelación, 23 de marzo de 2012;
- Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*, WT/DS353/AB/R, 12 de marzo de 2012, adoptado el 23 de marzo de 2012;
- *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*, CE - Pruebas documentales 1 a 1450;
- *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*, Estados Unidos - Pruebas documentales 1 a 1364;
- NASA Budget Submissions, Ejercicios económicos 2007-2013;
- NASA Research Opportunities in Aeronautics Solicitations, 2007-2011;
- NASA Contract and Award Data from the Federal Procurement Data System - Next Generation (FPDS-NG) and USAspending.gov;
- Todas las patentes estadounidenses válidas expedidas/asignadas a Boeing que fueron financiadas parcial o íntegramente por la NASA, de acuerdo con la Patent Full-Text and Image Database (PatFT) de la USPTO (<http://www.uspto.gov/patents/process/search/>);
- DoD Research, Development, Test & Evaluation Budget Submissions, Ejercicios económicos 2007-2013;
- DoD Contract and Award Data from the Federal Procurement Data System - Next Generation (FPDS-NG) and USAspending.gov;
- Todas las patentes estadounidenses válidas expedidas/asignadas a Boeing que fueron financiadas parcial o íntegramente por el DoD, de acuerdo con la Patent Full-Text and Image Database (PatFT) de la USPTO (<http://www.uspto.gov/patents/process/search/>);
- FAA Other Transaction Agreement No. DTFAWA-10-C-00030;
- FAA Solicitation No. DTFAWA-09-R-03293;
- FAA, Fact Sheet - Continuous Lower Energy, Emissions and Noise (CLEEN) Program (24 de junio de 2010);

- Boeing, Continuous Lower Energy, Emissions and Noise (CLEEN) Technologies Development - Boeing Program Update (2 de noviembre de 2011);
- Boeing, Boeing Unveils Plans for Advanced ecoDemonstrator Program (21 de julio de 2010);
- Qualification for FSC benefits and ETI Exclusions, Office of Chief Counsel, Internal Revenue Service Memorandum Number AM 2007-001, 22 de diciembre de 2006;
- Substitute Senate Bill 6828 (Chapter 81, Laws of 2008) (Washington), promulgado el 20 de marzo de 2008;
- House Bill 2466 (Chapter 177, Laws of 2006) (Washington), promulgado el 23 de marzo de 2006;
- Substitute Senate Bill 5982 (Chapter 242, Laws of 2012) (Washington), promulgado el 30 de marzo de 2012;
- Revised Code of Washington 28B.155.010, 82.04.260(11), 82.04.4461, 82.04.4463, 82.08.975, and 82.12.975, modificado;
- Washington State Department of Revenue, 2012 Tax Exemption Study (enero de 2012);
- Snohomish County Council Motion 12-062, "Authorizing the Snohomish County Executive to Sign a Predevelopment Contract to Design a Dreamlifter Operations Center and Exclusive Option to Lease Land at the Snohomish County Airport" y sus apéndices, aprobada el 13 de febrero de 2012;
- City of Wichita, Chart, IRBs Issued to Boeing, 1979-2007;
- Industrial Revenue Bond Lease Agreements between Boeing and the City of Wichita, 2006 y 2007;
- H3130 (Act No. 124 of 2009) (South Carolina), promulgada el 30 de noviembre de 2009;
- H3482 (Act No. 45 of 2009) (South Carolina), promulgada el 2 de junio de 2009;
- Project Gemini Agreement between the Boeing Company and the State of South Carolina, de fecha 1º de enero de 2010;
- Fee Agreement between Charleston County and Boeing, de fecha 1º de diciembre de 2009;
- Project Emerald Confidential Site Development and Incentive Agreement;
- Fee Agreement between Charleston County and Vought Aircraft Industries, Global Aeronautica, and the Boeing Company, de fecha 19 de diciembre de 2006;
- Ground Lease Agreement between Charleston County Airport Authority and South Carolina Public Railways, de fecha 25 de agosto de 2006;

- Información sobre productos de Airbus y Boeing, incluida la contenida en <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/products.html>, enlaces conexos e información de las empresas;
 - Documentos de Airbus y Boeing en los que se describen el funcionamiento y el número de asientos de las aeronaves;
 - Lista de precios de Boeing y datos sobre pedidos y fechas de entrega, con inclusión de los que figuran en <http://www.boeing.com/commercial/prices/> y <http://active.boeing.com/commercial/orders/index.cfm>;
 - Datos sobre pedidos y fechas de entrega de Airbus, con inclusión de los que figuran en http://www.airbus.com/no_cache/company/market/orders-deliveries/ (y los basados en fuentes confidenciales internas);
 - Información comercial de Airbus en la que se analiza la relación de competencia entre diversos productos de Airbus y Boeing;
 - Base de datos Ascend;
 - Boeing Current Market Outlook, diversas ediciones (con inclusión de las que figuran en <http://www.boeing.com/commercial/cmo/>);
 - Airbus Global Market Forecast, diversas ediciones (con inclusión de las que figuran en <http://www.airbus.com/company/market/forecast/> y <http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/key-documents/>);
 - Comunicados de prensa de Airbus (con inclusión de los que figuran en <http://www.airbus.com/newsevents/all-news/press-releases/>);
 - Comunicados de prensa de Boeing (con inclusión de los que figuran en <http://boeing.mediaroom.com/> y <http://www.boeing.com/news/releases/archive.html>);
 - Comunicados de prensa de clientes de Airbus y Boeing;
 - Notificación de retiro de subvenciones y eliminación de efectos desfavorables en el asunto *Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)* (23 de septiembre de 2012) y los documentos indicados en ella.
-